จิตตินานุสรณ์

ในงานพระราชทานเพลิงศพ

หม่อมราชวงศ์ชายจิตติน เกษมศรี

ณ เมรุวัดธาตุทอง

ในวันเสาร์ ที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๑๑

จิตตินานุสรณ์



ในงานพระราชทานเพลิงศพ

หม่อมราชวงศ์ชายจิตติน เกษมศรี

ณ เมรุวัดธาตุทอง

ในวันเสาร์ ที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๑๑



ม.ร.ว. จิตติน เกษมศรี

ถ่ายเมื่อ พ.ศ. ๒๕๐๖

คำอนุสรณ์

หม่อมราชวงศ์ จิตติน เกษมศรี ได้พบกันเป็นครั้งสุดท้ายที่บ้านของศาสตราจารย์นายแพทย์อวย เกตุสิงห์ ในงานบำเพ็ญกุศลฉลองอายุครบ ๕ รอบของท่านนายแพทย์อวย ที่คณะศิษย์และมิตรสหายได้ทำให้ เมื่อวันที่ ๓๐—๓๑ สิงหาคม ๒๕๑๑ ยังได้ประพรมน้ำพระพุทธมนต์ให้ ต่อมาอีก ๒—๓ วัน ได้ข่าวว่าถึงแก่กรรมเสียแล้วด้วยโรคที่เกิดขึ้นโดยฉับพลันที่จังหวัดอุดร ได้ยินคำบอกข่าวนี้ด้วยหูอย่างชัดเจน แต่ใจก็ยังรู้สึกเหมือนยังไม่ตาย เพราะยังจำได้แจ่มชัดเมื่อได้เห็นในครั้งสุดท้ายว่าดูแข็งแรงเป็นปกติ แต่ก็จำต้องยอมรับความจริง เพราะคติธรรมดาเป็นความจริงที่ไม่มีใครจะฝืนได้ นอกจากคติธรรมดา ยังมีคติกรรมอีกอย่างหนึ่ง กรรมบางอย่างเหมือนผู้ร้ายที่หลบซ่อนตัวอย่างมิดชิด ได้โอกาส ก็จู่โจมทำร้ายทันที น่าตระหนกตกใจ แต่เมื่อถึงคราวเข้าเช่นนี้ก็ช่วยกันไม่ได้จริง ๆ เว้นแต่จะช่วยกันทางจิตใจ พระพุทธเจ้าได้ทรงช่วยเทศน์โปรดธิดาของนายช่างทอหูกให้มีจิตใจถึงพระรัตนตรัย ก่อนที่จะต้องประสบอันตรายแห่งชีวิตตามยถากรรม ปรากฏว่า คุณชายจิตตินเป็นผู้มีจิตใจสูง รักความสุจริตยุติธรรม มีตนเป็นของตน คือไม่ยอมสละตนให้แก่สิ่งที่ขัดกับความรู้สึกทางจิตใจ กลับสละสิ่งนั้นเสียเอง แม้เป็นสิ่งที่คนโดยมากตะเกียกตะกายจะได้ แต่คุณชายจิตตินก็สละเสียได้ง่าย ๆ แต่เมื่อเป็นสิ่งที่ตรงกับใจแล้วก็จะต้องทำหรือขวนขวายทำ ผู้ที่มีจิตใจสูงบางทีถูกหาว่ามัวแต่กินอุดมคติ จะต้องกินอยู่คนเดียว จะไม่มีใครมาเข้าพวกด้วย คำว่าอุดมคติเป็นคำใหม่ ไม่ทราบแน่ว่ามีความหมายอย่างไร แต่ที่พูดว่ามีจิตใจสูงในที่นี้ หมายความว่ามีระดับแห่งจิตใจที่สามารถจะรักษาความดีไว้ได้ กล่าวอีกอย่างหนึ่งว่า **"ทำความชั่วยาก ทำความดีง่าย"** ตรงกันข้ามกับความมีจิตใจต่ำคือ **"ทำความดียาก ทำความชั่วง่าย"** ดังที่พระพุทธเจ้าได้ตรัสไว้แล้วว่า **"ความชั่ว คนชั่วทำง่าย ส่วนคนดีทำยาก"** โดยตรงกันข้าม **"ความดี คนดีทำง่าย ส่วน**

คนชั่วทำยาก" พระพุทธภาษิตนี้แสดงความแตกต่างกันของคนดีคนชั่ว ซึ่งมีจิตใจอยู่กันคนละระดับ คนมีจิตใจสูงถึงระดับของคนดีตามที่พระพุทธเจ้าว่านั้น จะต้องเป็นคนที่ทำความดีง่าย แต่ทำความชั่วยาก กรรมที่แสดงออกของคุณชายจิตตินในปัจจุบันแสดงถึงความเป็นผู้มีภูมิจิตใจดังกล่าว ภูมิจิตใจดังนี้เป็นแก่นสารเป็นส่วนประเสริฐแห่งชีวิตที่คุณชายจิตตินได้ไว้แล้ว จากบุญเก่าบุญใหม่ที่ทำเพิ่มเติมอยู่ในโอกาสนั้น ๆ จึงกล่าวได้ว่า **"เป็นผู้สว่างมา สว่างไป"**

พระสาสนโสภณ

วัดบวรนิเวศวิหาร
กันยายน ๒๕๑๑

สิ่งที่กำหนดรู้ไม่ได้

ชีวิต เป็นสิ่งที่ไม่แน่นอน กำหนดไม่ได้ เมื่อสิ้นเหตุปัจจัย ชีวิตก็ต้องสิ้นไป ที่เรียกกันว่า **ตาย** ส่วนความตายเป็นของแน่นอน ต้องตายด้วยกันทุกคน จนเมื่อเห็นกันเข้า ก็ต้องบอกได้ว่าคนนี้ต้องตายแน่ แต่ก็ไม่รู้แน่ว่าจะตายเมื่อไร เพราะความตายไม่มีนิมิตเครื่องหมาย รู้ไม่ได้ว่าจะตายเมื่อไร ท่านได้แสดงสิ่งที่กำหนดรู้ไม่ได้ ๕ ประการ

๑. **ชีวิต** ความเป็นอยู่ของคนและสัตว์ ไม่มีกำหนดเครื่องขีดขั้นระยะแห่งความตาย เกิดมาแล้วตายเร็วก็มี ช้าก็มี สุดแต่กำลังแห่งเหตุปัจจัยขาดลง

๒. **พยาธิ โรค ความป่วยไข้** ก็กำหนดไม่ได้ว่า จะต้องตายด้วยโรคอย่างนั้น ๆ ขึ้นชื่อว่าโรค มีมากมายสุดที่จะพรรณนา เมื่อเกิดขึ้นครอบงำ ทำให้ตายได้ทุกอย่าง แต่จะตายด้วยโรคอะไรรู้ไม่ได้

๓. **กาล** เวลาที่จะตายก็กำหนดไม่ได้ เพราะความตายเกิดมีมาครอบงำทำให้ตายได้ทุกเวลา เช้า สาย เที่ยง บ่าย เย็น กลางคืน กลางวัน ก็กำหนดแน่หรือเลือกไม่ได้

๔. **สถานที่เป็นที่ตาย** ก็กำหนดไม่ได้ เพราะความตายเกิดมีได้ทุกหนทุกแห่ง เลือกก็ไม่ได้ ไม่เป็นไปตามความปรารถนา

๕. **คติ** ภูมิเป็นที่ไปในภายหน้า ก็กำหนดไม่ได้ว่า จะมีคติเป็นอย่างไร แล้วแต่อำนาจของกรรม คือ บุญกุศล หรือบาปอกุศลจะนำไป

ม.ร.ว. จิตติน เกษมศรี ตั้งแต่ได้รู้จักคุ้นเคยกันมารู้สึกว่า เป็นผู้มีอัธยาศัยเสมอต้นเสมอปลาย มีจิตใจเข้มแข็งและซื่อสัตย์สุจริตน่านับถือ เป็นผู้ตรงไปตรงมา มีจิตใจกว้างขวางโอบอ้อมอารีเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่แก่บรรดาญาติมิตร รู้จักสงเคราะห์แก่

บุคคลผู้ควรสงเคราะห์ บูชาแก่ผู้ที่ควรบูชา เป็นที่รักใคร่นับถือของบรรดาญาติมิตรเป็นอันมาก ผู้เช่นนี้มิใช่จะหาได้ง่ายนัก เมื่อได้ถึงมรณกรรมโดยปัจจุบัน ซึ่งใคร ๆ ไม่ได้นึกคิด เพราะไม่มีสิ่งไรที่แสดงให้ปรากฏ จึงเป็นที่น่าเศร้าสลดและเสียดายอาลัยของผู้ที่รักใคร่นับถือ ตลอดจนผู้ที่รู้จักคุ้น ต่างก็พากันเศร้าสลดเป็นอันมาก แต่ก็ช่วยอะไรกันไม่ได้ เป็นสิ่งสุดวิสัยที่ใคร ๆ จะพึงช่วย

ชีวิตของสัตว์ทั้งหลายในโลกนี้ ไม่มีนิมิตรเครื่องหมาย อันใคร ๆ รู้ได้

เมื่อความตายมีมาครอบงำแล้ว บุตรบิดาพวกพ้องที่จะต่อต้านไม่มี แม้ญาติทั้งหลายที่จะต่อต้านก็ไม่มี คือ ช่วยกันต้านทานไม่ได้

ด้วยเดชแห่งกุศลที่ได้บำเพ็ญแล้วโดยประการทั้งปวง จงอำนวยผลอันเป็นไปเพื่อประโยชน์สุขแก่ ม.ร.ว. จิตติน เกษมศรี ในคติภพนั้น ๆ ตลอดกาลนาน.

พระธรรมโสภณ

(พระธรรมโสภณ)

วัดบวรนิเวศวิหาร

กันยายน ๒๕๑๑

หม่อมราชวงศ์ จิตติน เกษมศรี เมื่อยังมีชีวิตอยู่ เป็นผู้มีศรัทธาปสาทะในพระบวรพุทธศาสนา ได้อุปสมบท ณ วัดบวรนิเวศวิหาร ในสมัยเจ้าพระคุณสมเด็จพระสังฆราชเจ้า กรมหลวงวชิรญาณวงศ์ ทรงครองวัด เป็นผู้ยึดมั่นในหลักกรรม และมีความสุจริตเป็นพื้นฐานของใจ เมื่อเห็นสิ่งใดไม่ดีไม่ชอบ ก็มีความไม่สบายใจ อยากจะแก้สิ่งที่เลวร้ายนั้นให้ดีขึ้น เมื่อตนเองไม่อยู่ในฐานะที่สามารถจะทำได้ ก็ยอมสละตำแหน่งและเงินเดือนเพื่อรักษาเกียรติประวัติของตนไว้ ดังสมัยเมื่อทำราชการ เจ้าถามว่า คุณจิตติน ทำไมออกมาเสียล่ะ... คุณชายกราบทูลตรง ๆ ว่า "ข้างบนโกง... พระคุณสมเด็จ ฯ รับสั่งข้างล่างกิน จึงอยู่ร่วมกับเขาไม่ได้ เดี๋ยวพลอยเสียชื่อไปด้วย..."

ความปรารถนาที่จะรับใช้ประเทศชาติมีอยู่เสมอ สมัยหนึ่งจึงเสนอตัวเข้ารับเลือกเป็นสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัดพระนคร แต่เป็นที่น่าเสียดาย ความซื่อสัตย์สุจริต และผลงานของคุณชายเป็นความดีที่เขาเรียกว่า ปิดทองหลังพระ ซึ่งพระองค์ที่ถูกปิดเท่านั้นรู้ จึงพลาดโอกาสที่จะรับใช้ชาติบ้านเมืองในฐานะผู้แทนราษฎรไป

การบุญกุศลนั้นทำเสมอตามโอกาศ ได้บวชพระไว้หลายองค์ และเมื่อต้นปีพุทธศักราช ๒๕๑๑ ได้ทราบว่า อุโบสถวัดเขาแก้ว จังหวัดจันทบุรี ยังขาดพระประธาน จึงรับสร้างพระประธานถวายวัดนั้น ได้ขวนขวายในการบุญ ได้เชิญชวนญาติมิตรร่วมบุญ ให้ช่างเขียนแบบพระ ตามความคิดเห็น เพื่อให้ได้พุทธลักษณะเพื่อเป็นที่เคารพกราบไหว้ของพุทธศาสนิกชนทั่วไป และได้พาครอบครัวญาติมิตรไปหล่อด้วยตนเองที่จังหวัดจันทบุรีนั้น

เมื่อกฎหมายเรื่องพรรคการเมืองจะออก ใจที่ปรารถนาดีต่อชาติบ้านเมืองอย่างไม่เสื่อมคลายนั้น เรียกร้องให้คิดในเรื่องที่จะตั้งพรรคการเมือง มาเล่าว่า จะตั้งพรรคการเมืองขึ้น และจะเป็นหัวหน้าพรรคการเมืองเสียเอง จะได้มีโอกาสรับใช้ประเทศชาติในยามที่ชาติบ้านเมืองต้องการคนที่ซื่อสัตย์สุจริต

ชีวิตนี้ ไม่มีเครื่องหมาย ไม่มีนิมิต ใครเลยจะรู้ว่าความตายจะมีมาในวันพรุ่งนี้ ชีวิตของคุณชายก็เหมือนกัน ไม่มีใครคาดฝันมาก่อน อยู่ ๆ ก็เป็นไปโดยฉับพลัน จึงทำให้ตั้งสติไม่อยู่ไปตาม ๆ กัน

นี้เป็นอนุสรณ์ถึงคุณชาย...

ขออำนาจบุญกุศลที่ได้บำเพ็ญแล้ว จงอำนวยอิทธิผลในสัมปรายภพนั้น ๆ จงทุกประการ.

พระมหาสุรพงส์

(พระมหาสุรพงส์)

วัดบวรนิเวศวิหาร
กันยายน ๒๕๑๑

คำไว้อาลัย

เมื่อภรรยาบอกข้าพเจ้าว่า คุณจิตตินได้สิ้นเสียแล้วที่อุดร ข้าพเจ้าก็บอกว่า เหลือเชื่อ เพราะเมื่อพบกันครั้งสุดท้าย เธอก็มีพลานามัยดี และเธอเปนคนระมัดระวังสุขภาพดีมาก ข้าพเจ้าทราบ เพราะเราเปนโรคเบาหวานอย่างเดียวกัน และไต่ถามอาการของกันและกันอยู่เนือง ๆ แต่คุณจิตตินก็ได้ถึงแก่กรรมเสียแล้วจริง ๆ นำความเศร้าโศกสลดใจมาสู่ญาติและมิตรเป็นอันมาก

หม่อมราชวงศ์ จิตติน เกษมศรี ในพระวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าศุภโยคเกษม ได้เษกสมรสกับหม่อมราชวงศ์หญิง เฉลิมวิมาน เทวกุล ในพระวรวงศ์เธอ กรมหมื่นเทววงศ์วโรทัย พระวรวงศ์เธอทั้งสองพระองค์นั้น เปนที่เคารพรักใคร่ของข้าพเจ้าเปนอันมาก พระองค์หลัง ทรงเปนผู้บังคับบัญชาข้าพเจ้ามา และหม่อมของท่านกับภรรยาของข้าพเจ้าก็เปนพี่น้องกัน ความสัมพันธ์ระหว่างครอบครัวของคุณจิตตินกับครอบครัวของข้าพเจ้า จึงเปนไปอย่างสนิทสนมกลมเกลียวกันฉันญาติและมิตรอยู่เสมอ ใน อภิลักขิตสมัยเทศกาลสงกรานต์ทุกปี คุณจิตตินก็มาแสดงคารวะต่อภรรยาและข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้พรด้วยน้ำใสใจจริง และได้นึกในใจอยู่เสมอว่า ขอให้มีโอกาสเปิดให้คุณจิตตินได้แสดงความรู้ความสามารถอีกสักครั้งหนึ่ง ในเรื่องการเดินเรือทะเลและกฎหมายการเดินเรือทะเล แต่พญามัจจุราชไม่อำนวย

ข้าพเจ้าจึงขอไว้อาลัยด้วยความเสียดายในจริยาวัตรอันดีงามของคุณจิตติน สมดังพุทธศาสนสุภาษิตว่า

นเม นมนฺตสฺส ภเช ภชนฺตํ

ควรนอบน้อมคนที่นอบน้อมเรา ควรคบคนที่คบเรา

ขอให้คุณงามความดีที่ผู้ล่วงลับไปแล้วได้บำเพ็ญไว้ในชีวิต จงเปนปัจจัยส่งเสริมให้ไปสู่สุคติในสัมปรายภพ เทอญ

(พลตรี กรมหมื่นนราธิปพงศ์ประพันธ์)

คำอุทิศ

หม่อมราชวงศ์ จิตติน เกษมศรี เกิดเดือนเดียว ปีเดียว กับข้าพเจ้า ข้าพเจ้าได้มีโอกาสสนิทสนมคุ้นเคยกับท่านมาเป็นเวลานาน ปรากฏว่าท่านเป็นผู้มีอัธยาศัยอ่อนโยน เป็นสุภาพบุรุษเต็มตัว มีน้ำใจเมตตากรุณา โอมอ้อมอารี เป็นที่เคารพรักใคร่ของบรรดาญาติและมิตรสหาย คุณธรรมอันสูงส่งของท่านเป็นที่ประทับใจข้าพเจ้าเป็นที่สุด ท่านเป็นผู้ที่มีความคิดริเริ่มสร้างสรรค์กิจการต่าง ๆ อย่างไม่หยุดยั้ง ดังปรากฏผลงานที่สำคัญ ๆ เป็นประจักษ์พยานอยู่หลายประการ

คุณชายเป็นผู้ที่มีจิตใจฝักใฝ่ในพระธรรมเป็นอย่างยิ่ง มักหาโอกาสไปสนทนาธรรมที่วัดบวรนิเวศวิหาร และวัดบรมนิวาสอยู่เป็นนิตย์ ท่านเป็นผู้มีจิตใจศรัทธาและยึดมั่นในพระพุทธศาสนา หมั่นบำเพ็ญกุศล ตลอดจนบริจาคทรัพย์เพื่อทำนุบำรุงพระพุทธศาสนาตลอดมา ดังจะเห็นได้จากเมื่อเร็ววันนี้ก็ได้สร้างพระประธานถวายไว้ในพระอุโบสถวัดแห่งหนึ่งที่จังหวัดจันทบุรี เป็นอาทิ

การจากไปอย่างกระทันหันของคุณชายก่อให้เกิดความสะเทือนใจแก่ข้าพเจ้าเป็นอันมาก ด้วยความอาลัยรักอย่างยิ่งข้าพเจ้าจึงขอตั้งจิตอธิษฐานให้ท่านถึงซึ่งสุคติในสัมปรายภพนั้น เทอญ.

(พลโท สุข เปรุนาวิน)

๙ กันยายน ๒๕๑๑

แด่ ม.ร.ว. จิตติน เกษมศรี

เมื่อวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๑๐ ข้าพเจ้าได้สูญเสียพี่ชายที่รักด้วยความสุดรันทด ความรู้สึกเช่นเดียวกันนี้ได้บังเกิดแก่ข้าพเจ้าอีกครั้งหนึ่ง เมื่อวันที่ ๒ กันยายนศกนี้ ขณะที่ได้รับโทรศัพท์จากภรรยาแจ้งให้ทราบว่า ม.ร.ว. จิตติน เกษมศรี ได้ถึงแก่กรรมเสียแล้วที่จังหวัดอุดร ฯ และจะนำศพกลับมารดน้ำที่วัดธาตุทองในเย็นวันนั้น ข้าพเจ้ามือเท้าชาไม่เชื่อหู ต้องนั่งสงบสติอารมณ์อยู่เป็นเวลานาน ก่อนที่จะทำงานต่อไปด้วยหัวใจหวิวเบาและหดหู่ ในเย็นวันนั้นเอง ข้าพเจ้าได้รีบตรงไปยังวัดธาตุทองเพื่อรอรับร่าง ม.ร.ว. จิตตินที่หาชีวิตไม่แล้ว และได้มีโอกาสคารวะและดูหน้าเป็นครั้งสุดท้าย

ภรรยาของข้าพเจ้าเป็นเพื่อนกับภรรยาของคุณชายตั้งแต่ศึกษาร่วมชั้นกันมา ณ โรงเรียนมาแตร์ดอี แต่ข้าพเจ้าเองได้มีโอกาสคุ้นเคยใกล้ชิดกับคุณชายและครอบครัว เมื่อได้ทำงานร่วมกันที่บริษัทไทยไลนส์ในปี ๒๕๐๕ โดย ม.ร.ว. พงศ์อมร กฤดากร ได้มาชวนข้าพเจ้าเป็นกรรมการที่ปรึกษาของบริษัท ฯ ซึ่ง ม.ร.ว. จิตติน ทำหน้าที่เป็นกรรมการผู้จัดการ กิจการของบริษัทไทยไลนส์ประสบโชคร้ายขาดทุน ต้องหยุดกิจการหลังจากที่ได้ดำเนินกิจการไปได้ปีเศษ แต่ความสัมพันธ์ติดต่อระหว่าง ม.ร.ว. จิตตินและข้าพเจ้ายังคงดำเนินต่อไปอยู่ตลอดเวลา โดยที่เรามีความคิดเห็นตรงกันว่า ประเทศไทยควรพัฒนาพาณิชย์นาวีอย่างจริงจัง เพื่อเป็นเครื่องมือทางเศรษฐกิจของประเทศชาติในการขนส่งสินค้าทางทะเล แทนที่จะคอยพึ่งอาศัยแต่เรือของต่างชาติเพียงถ่ายเดียว ทั้งการพัฒนาพาณิชย์นาวีนั้น จะต้องจัดทำโดยวางรากฐานให้มั่นคง และประเทศไทยควรจัดตั้ง Maritime Board เพื่อเป็นองค์การควบคุมการดำเนินงานด้านพาณิชย์นาวีของประเทศ ความคิดเห็นดังกล่าวนี้เป็นแรงผลักดันให้ ม.ร.ว. จิตติน เสนอเรื่องราวแก่ผู้ใหญ่ ที่มีอิทธิพลทางราชการที่สามารถหยิบยกเรื่องนี้มาพิจารณากัน

อย่างจริงจัง ความพยายามของ ม.ร.ว. จิตตินสำเร็จผลไปเพียงบางส่วน ไม่สมใจและสมความมุ่งหมายที่ตั้งจุดหมายไว้ เพราะจักรกลทางราชการ

ม.ร.ว. จิตติน ยังคงมีกำลังใจอย่างแรงกล้าที่จะผลักดันในเรื่องพาณิชย์นาวี ได้ร่วมมือกับคุณเปล่ง ตันจำรัส เขียน **"เค้าโครงการพัฒนาพาณิชย์นาวีแห่งชาติ พุทธศักราช ๒๕๐๔"** เสนอต่อรัฐบาล ข้าพเจ้าได้มีโอกาสอ่านและช่วยจัดพิมพ์ทุกครั้งที่คุณชายเขียนเสร็จทีละตอน เอกสารดังกล่าวนี้ พลเรือตรี ชลี สินธุโสภณ ประธานอนุกรรมการพิจารณาการขนส่งทางทะเล สภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ เห็นในประโยชน์และในคุณค่า ได้ลงทุนจัดพิมพ์เป็นเล่มด้วยทุนทรัพย์ของท่านเองเป็นเอกสารขนาด ๘ หน้ายก หนาถึง ๓๒๖ หน้า และได้แจกจ่ายแก่บรรดาผู้ที่เกี่ยวข้องและสนใจในกิจการพาณิชย์นาวีมากท่าน ผู้ที่ได้อ่านเอกสารเล่มนี้จะประจักษ์อย่างชัดเจนถึงความรู้และประสพการณ์ในเรื่องพาณิชย์นาวีของ ม.ร.ว. จิตติน อย่างที่จะหาตัวจับได้ยาก ม.ร.ว. จิตติน ได้ทุ่มเทความคิดและจิตใจเขียนเอกสารนี้ด้วยความปรารถนาอย่างจริงใจต่อประเทศชาติ หวังที่จะได้เห็นกิจการพาณิชย์นาวีเป็นปึกแผ่นจริงจัง นี่เป็นเรื่องหนึ่งที่ข้าพเจ้ารักและนิยมในจิตใจของ ม.ร.ว. จิตตินเป็นอย่างสูง

ข้าพเจ้ามีความเสียดายในความรู้ความสามารถและคุณวุฒิของ ม.ร.ว. จิตติน ที่มิได้มีโอกาสทำประโยชน์แก่ประเทศชาติอย่างเต็มเม็ดเต็มหน่วยในทางราชการ ชีวิตคนเวลาลิขิตไม่ได้ หาก ม.ร.ว. จิตตินมิได้ลาออกจากราชการ ข้าพเจ้าเชื่อมั่นว่าทางราชการจะได้รับประโยชน์จากกำลังความคิดและจิตใจรักการงานของ ม.ร.ว. จิตติน เป็นอย่างมาก ข้าพเจ้าเองเป็นคนชอบทำงาน แต่เมื่อได้เห็น ม.ร.ว. จิตติน ทำงานแล้ว ข้าพเจ้ามีความรู้สึกว่า ความรักงานของข้าพเจ้ายังมีน้อยกว่าของคุณชายมากนัก

ม.ร.ว. จิตตินได้จากไปแล้วด้วยความอาลัยรักของผู้ที่อยู่เบื้องหลัง แต่ก็ได้ฝากผลงานเกี่ยวกับความปรารถนาดีในกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศ ไว้ให้คนรุ่นปัจจุบันและรุ่นหลังได้ศึกษาและก่อสานกันต่อไป เมื่อใดกิจการพาณิชย์นาวีของ

ประเทศไทยเป็นปึกแผ่นในภายหน้า ข้าพเจ้าเชื่อว่าดวงวิญญาณของคุณชายคงจะชื่นชมโสมนัสเป็นอย่างยิ่ง

ม.ร.ว. จิตตินได้ประกอบกรรมดี เพื่อมุ่งประโยชน์ต่อประเทศชาติเป็นส่วนรวมด้วยจิตใจอันบริสุทธิ์ ในด้านครอบครัว คุณชายก็เป็นหัวหน้าครอบครัวที่น่านับถือเป็นแบบฉบับ เป็นผู้เอาใจใส่ ห่วงใย ดูแลทุกข์สุขของครอบครัว มีความรักอย่างแท้จริงต่อภรรยาในฐานะคู่ทุกข์คู่สุข เอ็นดูบุตรธิดา หลาน ๆ และทุกคนในครอบครัวตลอดจนสัตว์เลี้ยงจำนวนมากในบ้าน กรรมนี้เป็นกุศลกรรม ซึ่งจะเป็นอานิสงค์ดลบันดาลให้ดวงวิญญาณของ ม.ร.ว. จิตตินไปสู่สุคติในสัมปรายภพอย่างแน่นอน

(พลเรือโท จิตต์ สังขดุลย์)

บ้านชลาธร

๘ ก.ย. ๑๑

"ผู้ไม่ถอย"

"ชีวิตมนุษย์ไม่มีนิมิตร ไม่มีใครรู้ว่าชีวิตตนจะแตกดับเมื่อใด" นี้เป็นเนื้อความตอนหนึ่งในพระอภิธรรมที่พระภิกษุสวดหน้าศพคุณชายจิตติน เมื่อคืนวันอาทิตย์ที่ ๘ กันยายนนี้ เป็นบทที่เหมาะอย่างยิ่งสำหรับกรณีของคุณชาย ฯ ผู้ได้ถึงแก่มรณกรรมอย่างปัจจุบันทันด่วนในท้องที่ห่างไกลจากบ้าน ระหว่างที่มุ่งหน้าไปร่วมการกุศลครั้งใหญ่ มรณกรรมของคุณชาย ฯ ไม่เพียงแต่กระทำความตระหนกตกใจให้แก่สมาชิกในครอบครัวเท่านั้น แต่ได้ทำความเศร้าสลดและเสียดายอย่างยิ่งแก่เพื่อนฝูงและผู้รู้จักมักคุ้นในวงกว้างอีกด้วย ทั้งนี้เพราะคุณชาย ฯ เป็นผู้มีบุคลิกลักษณะเฉพาะตัว ซึ่งเมื่อขาดไปก็เป็นความสูญเสียอย่างหนึ่งของสังคม

ลักษณะของคุณชายจิตตินที่นำหน้าได้แก่ความมีปากกล้า คือ กล้าพูดตามความเห็นของตน โดยไม่เอาใจใส่ว่าจะเป็นที่ถูกหูของผู้ฟังหรือไม่ และเมื่อพูดแล้วก็ไม่มีการถอน ไม่มีแก้ตัว เป็นอย่างไรก็อย่างนั้น คุณชาย ฯ เป็นคนถือความเห็นของตัว อาจจะเป็นคนดื้อ แต่ไม่ใช่คนด้าน หากพูดกันด้วยเหตุผลและเธอเห็นด้วย ก็ยอมตามได้ แต่ที่จะไปบังคับให้เห็นด้วยนั้นไม่มีทางสำเร็จ คุณชายจิตตินเป็นคนมีความตั้งใจดีเสมอ อยากจะให้ใคร ๆ ดี อยากจะให้บ้านเมืองดี อยากจะให้โลกดี ถ้าเห็นใครหรืออะไรไม่ดีก็ใช้ปากตามวิธีของเธอ ด้วยความประสงค์จะทำให้ดีขึ้น ยิ่งถ้าเป็นคนที่มีความสัมพันธ์เป็นส่วนตัว ก็จะยิ่งใช้ถ้อยคำที่เกรี้ยวกราดหนักขึ้นไปตามส่วนของความสนิทสนม ทั้งนี้ก็เพราะความมีใจรัก รักครอบครัว รักเพื่อนฝูง รักบ้านเมืองตลอดจนพระมหากษัตริย์ คุณชาย ฯ เกรี้ยวกราดกับลูกก็เพราะอยากให้ลูกดีสมใจตน รู้สึกว่าเธอตั้งจุดหมายชีวิตของลูกไว้สูงมาก และพยายามที่จะปั้นให้ได้ผลสมกับความตั้งใจ ตั้งแต่ผู้เขียนได้รู้จักกับเธอมา ได้เห็นเธอแสดงความปิติยินดีและภาคภูมิใจอย่าง

ออกหน้าออกตาที่สุดอยู่ครั้งหนึ่งก็คือเมื่อได้ทราบว่าลูกชายสอบได้ปริญญาชั้นสูง สังเกตว่าเธอมีความพอใจที่สุดทั้งในตัวลูกและตัวเธอเอง อีกประการหนึ่งคุณชายจิตตินเป็นนักศึกษา ชอบหาความรู้เพิ่มเติมอยู่เสมอ ซึ่งเป็นเหตุช่วยให้เธอสามารถจับงานแปลก ๆ ขึ้นมาทำได้เป็นอย่างดี ลักษณะประการสุดท้ายที่เห็นควรยกขึ้นกล่าว และเป็นข้อที่สำคัญที่สุดคือความเป็นคนจริง พูดจริง คิดจริง ทำจริง กิจการใดที่เธอเห็นว่าดีหรือสมควรจะทำ จะต้องทำกันอย่างเอาเป็นเอาตายเสมอ ทั้งคิดทั้งพูดทั้งทำวุ่นอยู่แต่เรื่องนั้น ๆ แม้แต่เรื่องที่คนอื่นเห็นว่าไม่น่าจะวุ่น เช่นการเลี้ยงสุนัข เมื่อเธอเห็นว่าดี เธอก็หมกมุ่นอยู่ในเรื่องนั้นอย่างที่คนอื่นไม่อาจเข้าใจได้ ผู้เขียนคิดว่าต้นเหตุก็คือความเป็นคนจริงของเธอนั่นเอง นิสัยของเธอนั้นทำอะไรเหลาะแหละไม่เป็น ถ้าไม่ทำก็ไม่ทำเลย ถ้าจะทำก็ต้องทำอย่างถึงแก่น จะเป็นกิจการอาชีพหรืองานอดิเรกก็เช่นเดียวกัน

ญาติและมิตรหลายต่อหลายคนบ่นตรงกันมานานแล้วว่า น่าเสียดายที่คุณชายจิตตินหันไปเล่นการเมือง และลาออกจากราชการเสียตั้งแต่ตอนนั้น ถ้ายังอยู่ในราชการจนถึงปัจจุบันก็เป็นคนใหญ่คนโตมากแล้ว ที่จริงมีคนอื่นอีกหลายคนที่เล่นการเมืองเหมือนกันแล้วกลับเข้าไปรับราชการใหม่ และก็ก้าวหน้ามาด้วยดี แต่คุณชายจิตตินไม่ยอมกลับเข้าไปอีก ผู้เขียนชี้แจงแทนคุณชาย ๆ ได้ว่าทั้งนี้ก็เพราะนิสัยของเธอนั้นเอง เธอไม่อาจเป็นคนเหยียบเรือสองแคมหรือทำอะไรลับล่อ ๆ ล่อ ๆ หรือหันหน้าหันหลังกลับไปกลับมาได้ ถ้าเธอเห็นควรจะลงเรือลำไหนเธอก็ลงไปทั้งตัว จะทำอะไรก็ทำกันอย่างเปิดเผยซึ่งหน้า และถ้าออกเดินไปทางไหนแล้วก็ผ่าฟันไปในทางนั้นไม่มีขยักขย่อน เพราะฉะนั้นแม้ว่าเธอจะต้องเหนื่อยยากบ้าง เธอก็คงมีความพอใจว่าได้เป็นตัวของตัวและได้ทำตามอุดมคติของเธอ คือก้าวแล้วไม่ถอย อุดมคตินี้เธอคงยึดถือตลอดมา เพราะจนถึงวาระสุดท้ายเธอพูดแต่เรื่องก้าวหน้าทั้งนั้น ไม่เคยพูดในเชิงถอยหลังเลย

ในระยะท้าย ๆ นี้คุณชายจิตตินให้ความสนใจแก่พระพุทธศาสนามากขึ้นโดยลำดับ มีการทำบุญใหญ่ ๆ และพูดการที่จะกระทำต่อไปอีกเสมอ ๆ ผู้เขียนพลอยมีความยินดีด้วยเธอ เพราะเชื่อว่าธรรมชาติไม่ยอมถอยของเธอดังกล่าวแล้วจะนำให้เธอบุกบั่นไปข้างหน้าในเรื่องธรรมะเช่นเดียวกับในเรื่องอื่น ๆ น่าเสียดายที่กรรมดีของเธอในด้านพระพุทธศาสนาต้องหยุดชะงักลงโดยปัจจุบัน อย่างไรก็ดี ตามหลักธรรม "**เจตนาคือกรรม**" การที่เธอตั้งใจจะไปร่วมการกุศลและนมัสการพระอาจารย์ผู้ทรงคุณธรรมชั้นสูง แม้จะยังไม่ได้กระทำดังนั้น ก็เปรียบได้กับว่าได้กระทำแล้ว ใจเธอกำลังคิดแต่เรื่องจะไปวัด ไปนมัสการพระ เมื่อสิ้นชีพลงโดยปัจจุบัน จิตก็คงไปสู่ปรภพที่ดีอย่างไม่ต้องสงสัย ผู้เขียนได้เห็นโฉมหน้าของเธอหลังจากถึงแก่กรรมแล้วไม่นาน มีความรู้สึกว่าตั้งแต่ได้คุ้นเคยกันมายี่สิบห้าปี ครั้งสุดท้ายนี้เธอมีสีหน้างดงามที่สุด ทั้งสงบ สบาย และไร้กังวล มียิ้มน้อย ๆ คล้ายจะแสดงว่า "**เราสิ้นภาระแล้ว**"

"สิ่งใดมีความเกิดเป็นธรรมดา สิ่งนั้นย่อมมีความดับเป็นธรรมดา"

"เมื่อจิตไม่เศร้าหมองแล้ว สุคติเป็นอันหวังได้"

กวย เกตุสิงห์

คุณเจ๊ก ได้สมภพเจ็ดปีภายหลังข้าพเจ้า จากคุณแม่ซึ่งเป็นป้าของข้าพเจ้าด้วย คุณแม่เป็นผู้ที่ถือกันว่ามีลูกผู้ชายยาก เพราะในขณะที่น้องเจ๊กสมภพ ลูกของคุณแม่มีคุณพี่ชายใหญ่ประพฤทธิ ซึ่งกำลังศึกษาอยู่ในประเทศอังกฤษ ต่อจากนั้นบรรดาลูกผู้ชายของคุณแม่ซึ่งสมภพมา เป็นพี่ของข้าพเจ้าก็มี เป็นน้องก็มี ได้เสียชีวิตแต่เยาว์วัย จึงเป็นวาระแห่งการควรยินดีที่ได้มีลูกผู้ชายให้ท่านพ่อเดียวกันขึ้นอีกหนึ่ง เพราะข้าพเจ้าก็เป็นลูกโทนของมารดาข้าพเจ้าอยู่ แต่พอต่อมาเมื่อน้องเจ๊กมีอายุได้ประมาณเจ็ดขวบ คุณพี่ชายใหญ่ของเราก็มีอันเป็นไปต้องเสียชีวิต เพราะเรือที่เดินทางกลับจากประเทศอังกฤษถูกตอร์ปิโดในสงครามโลกครั้งที่ ๑

เราทั้งสองในระหว่างที่ยังเยาว์ จึงมีความสัมพันธ์ฉันท์เด็กเล็กและเด็กโต และท่านพ่อของเราได้ขอพระราชทานชื่อจากพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ ๖ ให้น้องเจ๊กว่า **"จิตติน"** เมื่อน้องจิตตินอายุได้ประมาณ ๘ ขวบ ข้าพเจ้าก็ต้องจากบ้านไปศึกษาต่างประเทศในประเทศอังกฤษ การไปต่างประเทศในสมัยโน้นต้องเดินทางด้วยเรือ การติดต่อทางจดหมายก็ใช้เวลาเกือบเดือน ความสัมพันธ์กับพ่อแม่พี่น้องจึงห่างเหินกันมาก และในอีก ๔—๕ ปีต่อมาน้องจิตตินก็เดินทางไปศึกษาในประเทศอเมริกา และเราได้มาพบกันอีกใน พ.ศ. ๒๔๗๕ เมื่อน้องจิตตินได้ศึกษาสำเร็จกลับมาเมืองไทย

ความสัมพันธ์ในระยะนี้ระหว่างเราจึงเป็นในวัยที่เติบโตแล้ว และได้มีความสนิทสนมกันอย่างดี แม้เราจะเป็นพี่น้องต่างมารดากัน แต่เราก็มีพ่อที่ประทานความรักความยุติธรรมให้แก่เราอย่างยิ่ง เป็นพระคุณเหนือเกล้าที่จะลืมเสียมิได้ เป็นเหตุทำให้เราทั้งสองรู้สึกเสียใจอย่างยิ่ง ที่ต้องเสียพ่อไปภายหลังที่น้องจิตตินได้กลับมาถึงเมืองไทยในระยะเวลาเพียงเล็กน้อย เพราะพ่อของเราได้สิ้นพระชนม์ในต้นเดือนมกราคม ๒๔๗๕

เมื่อเราทั้งสองต่างก็ได้มีครอบครัว น้องจิตตินก็ให้ความกรุณาช่วยเหลือแก่หลาน ๆ ลูกของข้าพเจ้า และเมื่อน้องจิตตินมีลูก ความสัมพันธ์ระหว่างลูกของเราก็

เป็นไปด้วยดี ทั้งนี้เป็นเพราะน้องจิตตินมีใจกว้างขวางและมีความกรุณา ทำให้ความสัมพันธ์ในทางครอบครัวของเราเมื่อพ่อได้สิ้นไปแล้ว ดำเนินไปด้วยความสามัคคีซึ่งกันและกัน

ในด้านการงานน้องจิตตินได้ตั้งใจที่จะรับใช้ประเทศชาติให้มีความเจริญรุ่งเรือง เมื่อในสมัยที่น้องอยู่ในวัยฉกรรจ์ การปกครองเป็นไปในระบอบที่เรียกว่าประชาธิปไตย น้องจิตตินก็ได้สมัครเข้ารับเลือกตั้งเป็นผู้แทนราษฎร การกระทำใด ๆ จะสำเร็จหรือไม่ขึ้นอยู่กับโชคชะตา ความสำคัญอยู่ที่จุดประสงค์และความตั้งใจ ซึ่งน้องจิตตินได้แสดงในทางอื่นอีก ที่จะใช้วิชาที่ได้ศึกษามาให้เป็นประโยชน์ในการรับใช้ประเทศชาติ

ฉะนั้น ไม่ว่าในทางครอบครัวหรือในด้านงานการ จึงเป็นที่เสียดายที่น้องจิตตินมาจบชีวิตลงโดยปัจจุบันทันด่วนด้วยโรคร้าย ยังความระทดใจและเศร้าโศก ในการที่ต้องจากกันโดยปัจจุบันทันด่วน ไม่มีอาการเจ็บป่วยให้ได้รักษาพยาบาลก่อนเลย และเป็นที่น่าเสียดายที่น้องยังอยู่ในวัยที่น่าจะมีส่วนรับใช้ประเทศชาติไปได้อีกหลายปี แต่ความตายเป็นธรรมะที่เกิดแก่ผู้ใดก็ได้ไม่มีเวลาแน่นอน หมดทางที่จะป้องกันได้ จึงขออาราธนาคุณพระศรีรัตนตรัย และอำนาจบุญราศีที่ครอบครัวและบรรดาญาติมิตรได้มีจิตบำเพ็ญกุศล จงเป็นพลังปัจจัยอำนวยผลดลบันดาลให้น้องจิตตินได้ประสพอิฐวิบุลมนุญผล และความสงบสุขในสัมปรายภพตลอดไปเทอญ.

(หม่อมเกษมศรีศุภวงศ์)

สิ่งใดที่เรานึกว่าเราจะทำถูก และตรวจพิจารณาแน่ใจแล้วก็ทำไปเลย ไม่ต้องกลัวผิด คนที่กลัวผิด แม้แต่คิดว่าตนทำในสิ่งที่ถูก แต่ก็ไม่ทำไป คือคนที่ไม่ทำอะไรเลย ไม่มีประโยชน์แก่โลก เพราะโลกเรานี้ดำเนินไปได้ด้วยการตัดสินใจของบุคคลต่าง ๆ ประกอบกัน

(ภาษิต (**Motto**) ของพ่อ จากท่านพ่อของพ่อ
ได้สอนเป็นคติประจำใจ)

Autobiography

M.R. Chittin Kashemsri has an interesting background, being a descendant of a long line of ancestral patriots. He is the son of the late H.H. Prince Subhayoke-Kashem a prominent Minister of Finance of the past; serving his country twice during critical periods. Prince Subhayoke-Kashem first entered Thailand's cabinet in the regime of H.M. King Vajiravudh and later and personally resigned from his post at about the middle of H.M. King Prajatipok's reign. Then around 1930 when the economic depression reached Thailand and with it the various disturbance within the cabinet of the time, he was recalled to serve his country once again lasting until the end of the absolute monarchy's regime in 1932. Prince Suphayoke-Kashem was one of the prominent grandsons of H.M. King Mongkut, one of the most benevolent Monarchs of the Chakri Dynastry, whose relatively short reign has brought about many modern transformations to Thai life such as modern science (astronomy, medicine and other) Philosophy (religious toleration and reformation). Foreign contact (encourage the study of foreign languages foreign ways of life and also encouraging integration among different groups of people in the land) and lastly his sophisticated policy of resisting the aggression of occidental colonial movements in order to preserve the spirit of independence and nationhood for the Thai people, whose cultural heritage still preserved and retained in full today.

On his mother side, M.R. Chittin can trace his bloodline to H.M. King Taksin the savoir of the Thai freedom and to Phya Ramjaturong (Peng) a patriot and military leader in the period of independent struggle; under the name of Khun Surasongkram, he fought under Choa Phya Surasihanath (brother of H.M. King Phra Budha Yod Fa) and later under the name of Phya Sriharajdejochai fought various campaigns in the unification of his nation. Few other names usch as Phya Phipitsombat (Sukha), Lord High Commissioner of Trad Province, and Phya Abhaipipith (Sesh), Phya Rajsumparakorn (Leun) all served their country and King faithfully since the beginning of Chakri Dynastry.

M.R. Chittin's education covered from Wat Saket School, Wat Debsirindra School, through Sidwell's Friend School in Washington D.C., Tabor Academy in Marion, Massachusett, and the University of Pennsylvania in the United States.

He has served some years in the Ministry of Agriculture and Commerce, Ministry of Economic Affairs and has his share in the various organizations and developments of that Ministry as well as other associate Ministries which were born later namely: the Ministry of Agriculture, Ministry of Communication, Ministry of Industry, Ministry of National Development (growing out off the Ministry of Co-operative) and other Departments such as Department of Social Welfare, etc.

He resigned from the Government service soon after the War at his own accord, the reason of which is not quite clear to his acquaintances even now; but his interest in his country's development in economical, social and political fields still remain as his most interested subject as shown at often time. He made few political attempts and he has served the U.N. on special subjects and certain foreign interests as well as joint ventures, but at all time basically he still retains his sole interest on pure Thai benefit.

M.R. Chittin attributes his character and interest to two men who had great deal of influence in his life; one being his father whom he worship and received his feeling on responsibility by the teaching that stressed upon him the duty and the courage to do the things that he think is right and try to do things of greater purposes than one's own self; since by such action it would be the most justifiable reason to be born and to live on this land.

Another man whom M.R. Chittin greatly respected and obeyed was Phya Mahavisutra (Chum Pataraprakon) who has contantly taught him when he was very young the responsibility to the people, his own people, who in turn are responsible to him and can not escape each other, creating the permanent situation, of inter-dependency. This inter-reliability relationship has impressed M.R. Chittin all through his life.

Supplementary to the Autobiography

M.R. Chittin Kashemsai was born on 1st March B.E. 2452 and was married to M.R. Chalerm-Vimara (née Devakul, daughter of H.H. Prince Devawongse Varotai, one of the most prominent foreign ministers in the reign of King Prachatipok, and Mon Pien; née Bunnag)

There are three children:-

1. M.L. Chitti-Chalerm (son) who has been married to Miss Thipa (née Perunavin). They have one daughter Chitayapa (Pam).

2. M.L. Chintanakarn (daughter) who has been married to M.R. Ramayaridhi Rujavichai. They have one daughter "Yuak-Kloiy" or M.L. Pachara-Chuta.

3. M.L. Anutrachitr (daughter)

M.R. Chittin has a severe heart attack and passed away on 2nd September B.E. 2511.



ถ่ายกับ ม.ล. จิตติเฉลิม เกษมศรี

ลอนดอน ๒๕๐๖

อัตชีวประวัติ

(แปล เรียบเรียงและเพิ่มเติม จากที่ ม.ร.ว. จิตติน เกษมศรี เขียนไว้เป็นภาษาอังกฤษ เตรียมลงพิมพ์เมื่อได้โอกาสขออนุญาตจัดตั้งพรรคการเมือง)

ม.ร.ว. จิตติน เกษมศรี มีชีวประวัติที่น่าสนใจในด้านที่สืบสายโลหิตจากตระกูลผู้รักชาติทั้งฝ่ายบิดาและมารดา ม. ร. ว. จิตตินเป็นโอรสของพระวรวงศ์เธอพระองค์เจ้าศุภโยคเกษม เสนาบดีกระทรวงพระคลังมหาสมบัติผู้มีชื่อเสียงเด่นในอดีต พระองค์ท่านได้เคยทรงรับใช้บ้านเมืองในยามมีวิกฤตการณ์หนักมากถึงสองคราว พระ-องค์เจ้าศุภโยคเกษมทรงเริ่มรับตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงพระคลังมหาสมบัติในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว มาจน พ.ศ. ๒๔๗๒ จึงทรงจำเป็นต้องลาออกจากราชการเพราะพระพลานามัยส่วนพระองค์ทรุดโทรมมาก แต่ยามเมื่อเศรษฐกิจของบ้านเมืองปั่นป่วนมาก และความปรองดองในที่ประชุมเสนาบดีเกือบจะไม่มีนั้น พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวก็มีพระราชบัญชาให้พระองค์เจ้าศุภโยคเกษมเห็นแก่ประเทศชาติและกลับมารับราชการในตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงพระคลังมหาสมบัติอีก พระองค์เจ้าศุภโยคเกษม แม้จะมีพระพลามัยดีขึ้น แต่ก็ยังมีส่วนพิการด้วยพระหทัยและพระวักกะ กระนั้นก็ทรงตรากตรำเพื่อแก้ไขความตกต่ำทางเศรษฐกิจ จนได้ตั้งต้นสะสมเงินก้อนไว้เพื่อใช้หนี้ของประเทศ แต่เป็นที่น่าเสียดายที่พอฐานะเศรษฐกิจดีขึ้นบ้างไม่ทันถึงปีก็เกิดการเปลี่ยนแปลงการปกครองแผ่นดิน และต้องทรงพ้นจากหน้าที่ราชการ พระองค์เจ้าศุภโยคเกษมนั้นทรงเป็นโอรสของกรมหมื่นทิวากรวงศ์-ประวัติ พระโอรสของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ผู้เป็นพระมหากษัตริย์สำคัญของเมืองไทยสมัยพัฒนาตามระบบอารยธรรมตะวันตก ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวนั้น เป็นสมัยที่ไทยเริ่มได้รับความเจริญสมัยใหม่หลาย

ประการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางด้านวิทยาศาสตร์ เช่น ดาราศาสตร์ และการแพทย์ เป็นต้น ในด้านปรัชญาก็มีขันติธรรมทางศาสนา ศาสนาอื่นเผยแพร่ในไทยได้โดยเสรี ฝ่ายพระพุทธศาสนาก็ทรงปรับปรุง ทรงเปิดทางสัมพันธไมตรีกับต่างประเทศอย่างกว้างขวาง สนับสนุนการเรียนภาษาต่างประเทศ และการปฏิบัติตามประเพณีนิยมที่ดี ๆ ของชาวตะวันตก การคบหาสมาคมเพื่อความเข้าใจปรองดองซึ่งกันและกันในหมู่ชนนานาชาติอันพำนักอยู่ในพระราชอาณาจักร พระองค์ท่านได้ทรงใช้วิเทโศบายอันประเสริฐต่อต้านการรุกรานของประเทศตะวันตก และรักษาไว้ซึ่งความมั่นคงของประเทศ และความเป็นชาติอันมีเกียรติของชาวไทย รักษาไว้ซึ่งขนบประเพณีอันดีงามเป็นมรดกของชาติสืบต่อมาได้จนทุกวันนี้

สายโลหิตฝ่ายมารดา (หม่อมขาว สกุลเดิม สุรนันทน์) ของ ม.ร.ว. จิตติน นั้นสืบเนื่องมาจากสมเด็จพระเจ้าตากสิน แห่งกรุงธนบุรี พระวีรราชเจ้าผู้กู้ชาตินั้นฝ่ายหนึ่ง และพระยารามจตุรงค์ (เพ็ง) ทหารเอกสมัยกู้ชาติอีกฝ่ายหนึ่ง ยามรบพม่านั้นท่านพระยารามจตุรงค์มีตำแหน่งเป็นขุนสุรสงคราม นายทัพผู้หนึ่งใต้บังคับบัญชาของเจ้าพระยาสุรสีห์ หรือสมเด็จพระอนุชาธิราชกรมพระราชวังบวรมหาสุรสิงหนาท ในรัชกาลที่ ๑ ข้าราชการผู้ใหญ่อีกหลายท่านอันมี พระยาพิพิธสมบัติ (สุข) ผู้ว่าราชการจังหวัดตราด พระยวอภัยพิพิธ (เศษ) พระยาราชสัมภาราการ (เลื่อน) บรรพบุรุษ ม.ร.ว. จิตติน ล้วนได้รับใช้ประเทศชาติและพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวในอดีตกาลมาแล้วด้วยความซื่อสัตย์สุจริต

ม.ร.ว. จิตตินได้รับการศึกษาชั้นประถมในโรงเรียนมัธยมวัดสระเกศ และชั้นมัธยมในโรงเรียนเทพศิรินทร์ ได้รับพระราชทานทุนกระทรวงพาณิชย์ไปศึกษา ณ ประเทศสหรัฐอเมริกา เรียนในโรงเรียน SIDWELL'S FREIND SCHOOL ณ กรุงวอชิงตัน เรียนชั้นอุดมศึกษาที่ TABOR ACADEMY IN MARION MASSACHUSETT และมหาวิทยาลัยเพนเซิลเวเนีย ได้รับปริญญาทางเศรษฐศาสตร์

ม.ร.ว. จิตตินรับราชการในกระทรวงพาณิชย์และเศรษฐการเป็นเวลาประมาณ ๑๕ ปี และได้เป็นกรรมการหลายแห่งในกระทรวงนั้น ตลอดจนในกระทรวงอื่นที่มี



ถ่ายกับจิน (ม.ล. จินตนาการ รุจจวิชัย)
และโม่ง (ม.ล. อนุตรจิตต์ เกษมศรี)

พ.ศ. ๒๕๐๓

งานเกี่ยวข้องด้วยเศรษฐกิจ เช่น กระทรวงเกษตร และกระทรวงคมนาคม กระทรวงสหกรณ์ (หรือต่อมาเปลี่ยนแปลงเป็นกระทรวงพัฒนาการ) เป็นต้น ในกรมบางกรม เช่น กรมประชาสงเคราะห์ ม.ร.ว. จิตติน ก็เคยเป็นกรรมการในกิจการบางอย่าง

ม.ร.ว. จิตตินลาออกจากราชการด้วยความสมัครใจ หลังมหาสงครามโลกครั้งที่ ๒ ยุติลงไม่นานนัก เหตุที่ลาออกนั้นยังไม่สู้ประจักษ์นัก แม้ในหมู่ผู้ใกล้ชิดของ ม.ร.ว. จิตตินเอง อย่างไรก็ตาม ม.ร.ว. จิตตินยังมีความสนใจและห่วงใยงานด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองของประเทศอยู่ตลอดมา เมื่อมีโอกาสแสดงความคิดเห็นหรือปฏิบัติงานใดในด้านที่มีความรู้ความชำนาญมาแล้ว ม.ร.ว. จิตตินก็มิได้ละโอกาสที่จะปฏิบัติงานนั้น ๆ เพื่อประโยชน์แก่ส่วนรวม ได้พยายามที่จะเข้าเกี่ยวข้องด้วยการเมืองมาบ้างเป็นบางครั้งบางคราว บางครั้งก็รับงานของสหประชาชาติมาปฏิบัติบ้าง อย่างไรก็ตามความผูกใจแท้จริงของ ม.ร.ว. จิตตินนั้นอยู่ที่ประโยชน์และความเจริญรุ่งเรืองของไทยเป็นจุดสำคัญ

ม.ร.ว. จิตตินกล่าวเสมอว่าอุปนิสัยใจคอ และความสนใจในส่วนดีของตนนั้นได้รับอิทธิพลมหาศาลจากบุคคลผู้มีความเกี่ยวข้องสำคัญแก่ ม.ร.ว. จิตตินสองท่าน บุคคลแรกที่ ม.ร.ว. จิตตินนับถือบูชาและถือเป็นหน้าที่ที่จะพยายามปฏิบัติตามคำแนะนำสั่งสอนก็คือ พระองค์เจ้าศุภโยคเกษมผู้บิดา ที่สำคัญซึ่ง ม.ร.ว. จิตตินจดจำและพยายามปฏิบัติก็คือ ให้ถือเป็นหน้าที่และให้กล้าปฏิบัติสิ่งที่ใจตนพิจารณาแล้วว่าเป็นความถูกต้อง และจงคิดทำประโยชน์ที่กว้างกว่าประโยชน์ตนเอง เพราะเป็นสิ่งพึงปฏิบัติให้สมกับที่เกิดมาและอาศัยอยู่บนผืนแผ่นดินประเทศนี้

บุคคลอีกท่านหนึ่งที่ ม.ร.ว. จิตตินนับถือและเชื่อฟังมากคือ พระยามหาวิสูตร (ชุ่ม บัตรประกร) ผู้เคยรักใคร่ เลี้ยงดู อุ้มชูมาเมื่อ ม.ร.ว. จิตตินอายุยังน้อย และยังเรียนอยู่ในชั้นประถม และมัธยม ท่านผู้นี้เตือนเสมอว่าให้ถืออยู่เสมอว่าเรามีหน้าที่ต่อประชาชน ต่อบุคคลผู้แวดล้อมเรา เพราะบุคคลเหล่านี้ก็มีหน้าที่ผูกพันต่อเราด้วย โดยถ้อยทีถ้อยอาศัยกัน คติถ้อยทีถ้อยอาศัยกันในหมู่ผู้มีความเกี่ยวข้องกับตนนี้ ม.ร.ว. จิตตินมีใจผูกพันและถือเป็นหลักปฏิบัติด้วยสุจริตใจตลอดมา

ชีวประวัติเพิ่มเติม

ม.ร.ว. จิตติน เกษมศรี เกิดเมื่อวันที่ ๑ มีนาคม พ.ศ ๒๔๕๒ มีภริยาคือ ม.ร.ว. หญิง เฉลิมวิมาน (สกุลเดิม เทวกุล ธิดาพระวรวงศ์เธอ กรมหมื่นเทววงศ์วโรทัย พระองค์เจ้า ไตรทศประพันธ์) เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว และหม่อนเพี้ยน (สกุลเดิม บุนนาค)

ม.ร.ว. จิตติน และ ม.ร.ว. เฉลิมวิมาน มีบุตรธิดา ๓ คน คือ

๑. ม.ล. ชาย จิตติเฉลิม (สมรสด้วย ทิพา เปรุนาวิน มีบุตรีชื่อ จิตยาภา (แบ๋ม)

๒. ม.ล. จินตนาการ (สมรสด้วย ม.ร.ว. รมัยฤทธิ รุจวิชัย มีบุตรีชื่อ ม.ล. พัชรจุฑา (หยวกกล้วย)

๓. ม.ล. อนุตรจิตต์

ม.ร.ว. จิตตินถึงแก่กรรมด้วยโรคหัวใจวาย ในวันที่ ๒ กันยายน ๒๕๑๑



ถ่ายกับ หลานปู่ หลานตา

พ.ศ. ๒๕๑๑

ม.ร.ว. จิตติน เกษมศรี เป็นผู้มีความรักประเทศชาติ ห่วงใยในสวัสดิภาพสังคม โดยมิได้คำนึงถึงว่างานนั้นจะให้ประโยชน์แก่ตนหรือไม่ ไม่ว่าจะเป็นในด้านชื่อเสียงเกียรติยศหรือทรัพย์สิน กิจการใดไม่ว่าจะเป็นรัฐบาล องค์การหรือเอกชนใดปฏิบัติ หาก ม.ร.ว. จิตตินเห็นว่าเป็นงานที่จะเป็นประโยชน์แก่ส่วนรวมแล้ว ก็สรรเสริญและพร้อมที่จะสนับสนุน หากมีโอกาส แต่ในทางตรงกันข้าม เมื่อเห็นว่าเสียประโยชน์ของส่วนรวม ก็กล่าวตำหนิโดยเปิดเผย และพยายามที่จะชี้หนทางแก้ไข ส่วนการที่จะปฏิบัติได้หรือไม่นั้น เป็นอีกเรื่องหนึ่ง เรื่องที่รวบรวมไว้ในหนังสือเล่มนี้ เป็นงานเขียนส่วนหนึ่งของ ม.ร.ว. จิตติน เรื่อง เค้า **โครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๐๙** เป็นงานที่ได้เสนอรัฐบาล และยังอยู่ในระหว่างพิจารณา นับแต่ได้พระราชทานรัฐธรรมนูญเมื่อวันที่ ๒๐ มิถุนายน ศกนี้เป็นต้นมา ม.ร.ว. จิตตินก็ดำริที่จะจัดตั้งพรรคการเมืองเพื่อให้ได้มีโอกาสนำอุดมคติของตนออกปฏิบัติ และเตรียมไว้ว่าเมื่อมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติพรรคการเมือง ก็จะขออนุญาตจัดตั้งพรรคการเมืองซึ่งใช้นามว่า พรรคสังคมขัตติยนิยม **(Social Monarchist)** และได้ร่างคำแถลงการณ์นโยบายของพรรคเตรียมไว้ เป็นที่น่าเสียดายที่ ม.ร.ว. จิตติน ถึงแก่กรรมเสียก่อนที่จะได้จัดงานตามประสงค์ จึงขอนำงานที่เป็นความดำริของ ม.ร.ว. จิตติน มาแสดงเพื่อเป็นอนุสรณ์.

อนึ่ง ขอถือโอกาสขอบพระคุณ คุณเปล่ง ตันจำรัส ผู้ร่วมมือด้วย ม.ร.ว. จิตติน เกษมศรี เขียน เค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ และได้อนุญาตด้วยความเต็มใจให้พิมพ์หนังสือเรื่องนี้เป็นอนุสรณ์แด่ ม.ร.ว. จิตติน.

NEW POLITICAL IDEOLOGY COMING WITH A NEW POLITICAL PARTY

With the new constitution graciously granted by His Majesty the King coming as a much needed rain upon the fertile soil of Thailand causing the rise of political parties like mushroom after the summer rain. Among this newly awaken political groups one of the most interesting political parties being formed at present is the party calling themselves the Social Monarchist under the leadership of M.R. Chittin Kashemsri. This gentleman a, former government official in the Ministry of Economic Affairs who had quite a distinct activities in his years of service during the transitional period of the regime from absolute monarchy to the present so-called democratic movement. He resigned from his service by his own accord and entered into many activities in public, social and commercial life; but his main interest seems to be political development of his nation awaiting for the chance to emerge; when the time comes it arises to meet the situation quietly, promptly and nonsensationally.

The Social Monarchist differs from other parties in that it does not claim to stand for conservatism, liberalism, socialism nor any other "isms" formerly known in the field of political science. It was explained that this new party's ideology is based upon truism or in other words it is the study and formation of principles basing upon political reality in order to create and establish progres and solidity upon national well-beings.

Basing upon the common connotation of equality before the law, freedom of life and the pursuit of happiness, as basic rights and the governing power deriving from the people for the benefit of the people; which are commonly taught by the occidental world; combinding with the sociological lesson that human beings are born unequal, due to physical and mental by nature plus environment by socializing as well as the historical background of the nation which is different from nations of the West.

Out of these basic foundations especially in history where Thailand had different structures from other so-called teachers of democracy. We have had a monarchy of the people instead of divine rights as in Europe, we never have social suppression among classes as in western feudal countries. We have had no exploitation of foreign sovereignties as in countries of Europe, America, Africa or Asia. Thailand had always been comparatively free as the name Thai implied; therefore with these conditions as background, democracy in Thailand should arise not by adopting the principles of the western world as learned by our intellectuals from the West, but adapted to suit our conditions not exactly of the East but definitely and particularly of this land of ours which we now live. With this reasons, Social Monarchist is formed not as a royalist nor a socialist under common conception but a special by-brid with the throne as a cylindical central point of leadership tracing to the original Thai monarchist of old since Sukhothai's day, and civil-military intermingle to form the governing power with each sovereignty specialized to form national security in harmonizing manner.

The acceptance of different status of birth of the citizen be it social, economical or any other forms of differentiations do not convey privileges but rather impose responsibility and duty to society in the way of interdependency among the members for mutual well being and national stability as well as the country's security.

This new party is requesting those who are interested in the better social and national progress to join and help in establishing their aims in order to protect your own interest. It does not intend to be the supporter or the opposition of the ruling power but rather to help the country and Thai society as a whole.

ฉบับที่ ๑

คำปรารภ

การสถาปนาอุดมการณ์แห่งสังคมขัตติยนิยม (Social Monarchist)

ในระยะเวลาจักรราชี ๓ รอบแห่งการสถาปนาระบอบประชาธิปไตยเป็นหลักการปกครองบนผืนแผ่นดินไทยนับแต่วันที่ ๒๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๗๕ มานั้น ประเทศไทยและประชาชนชาวไทยได้ก้าวไปสู่แนวทางแห่งอารยธรรมตามวิถีแห่งสากลนิยมมาได้ไกลมากทั้งในด้านวัตถุธรรมและอุดมคติธรรมในทางการเมือง แต่ตลอดเวลานี้การปกครองได้ผ่านพ้นมาอย่างที่เรียกว่าล้มลุกคลุกคลาน บทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญฉบับแรกได้ถูกใช้ทุกมาตราซึ่งยากที่ประเทศใดจะเสมอเหมือน รัฐธรรมนูญได้ถูกระงับและเปลี่ยนแปลงปรับปรุงและปลุกปั้นขึ้นมาถึง ๘ ครั้ง และแทบทุกครั้งได้กระทำนอกเหนือบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญ ฉะนั้นความศักดิ์สิทธิ์ในฐานะกฎหมายสูงสุดของประเทศจึงเป็นที่เลือนลางไปบ้าง มาบัดนี้หลังจากที่คณะบัญญาชนแห่งประเทศ ที่ได้รับเลือกให้ดำเนินงานได้ไตร่ตรองจัดสรรค์เสริมสร้างรัฐธรรมนูญของประเทศชาติขึ้นมาใหม่สำเร็จลงในรูปที่กล่าวกันว่าเหมาะสมแก่ระบบประชาธิปไตยแห่งประเทศไทย และองค์พระประมุขของชาติได้พระราชทานให้แก่ประชาชนเพื่อเป็นหลักฐานการปกครองอีกครั้งหนึ่งแล้วเมื่อวันที่ ๒๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๑๑ ฉะนั้นจึงเป็นหน้าที่ของประชาชนชาวไทยทุกรูปทุกนามที่จะใช้ความรู้ความสามารถและความกล้าหาญของตน เพื่อจรรโลงเสถียรภาพให้แก่กฎหมายอันสูงสุดฉบับนี้ให้ดำเนินต่อไปเป็นรัฐธรรมนูญฉะบับถาวรได้มากที่สุดที่จะมากได้ ขจัดระบบการแห่งอนาธิปไตยหรือระบบการก่อกวนอันใดที่จะนำความหายนะทุกข์ยากมาสู่ปวงประชากรของประเทศ และโดยนัยแห่งหน้าที่นี้เองการพิจารณาข้อบกพร่องของอดีต และการสถาปนาหลักการที่ประสงค์อันแท้จริงจึงบังเกิดขึ้นแก่ผู้ที่รู้สึกรักตัว รักชาติ รักลูกหลานในอนาคตที่จะดำเนินงานต่อไปตาม

ทำนองคลองธรรมที่ตนเห็นสมควรโดยบริสุทธิ์ใจ นึกถึงประโยชน์ส่วนรวมเหนือประ-โยชน์ส่วนตน และนำไปสู่ประโยชน์ส่วนตนในทางที่มั่นคงสถาพร ไม่เอารัดเอาเปรียบเบียดเบียนเพื่อนร่วมชาติ แต่เป็นการจูงมือไปสู่ความสุขสวัสดีเท่าที่ธรรมชาติจะอำนวยให้เรากระทำได้

ข้อบกพร่องที่ใหญ่ที่เราเห็นในระยะ ๓๖ ปีที่แล้วมานี้ปรากฏว่าราษฎรโดยทั่วไปได้ถูกปลุกให้ตื่น รู้สึกและรู้จักสิทธิ์ของตนให้เรียกร้องสิทธิของตน แต่ในขณะเดียวกันหน้าที่ของประชาชนไม่ได้ถูกปลุกปั้นให้สูงขึ้นเท่าเทียมในระดับเดียวกัน และหน้าที่เท่าที่ได้ระบุใช้ในรัฐธรรมนูญต่าง ๆ ในคำสอนต่าง ๆ เป็นหน้าที่ของประชาชนที่จะมีต่อรัฐ และคำว่ารัฐก็ถูกใช้ให้หมายถึงรัฐบาลทั่วไปเสียมาก โดยเหตุนี้จิตใจของประชาชนจึงไม่งอกงามเข้าสู่สภาวะแห่งความรับผิดชอบ ฉะนั้นในโอกาสต่อไปหากประชาชนจะถูกสร้างขึ้นมาให้เป็นประโยชน์แก่ชาติ หรืออีกนัยหนึ่งแก่ประชาชนกันเองแล้ว หน้าที่ของประชาชนควรจะกำหนดให้ฝังลงไปในความนึกคิดให้มีแก่ประชาชนด้วยกัน ความสำคัญแห่งการพึ่งพาอาศัยกันที่จะนำไปสู่ความเจริญ ความละเสียซึ่งความอิจฉาริษยาและความเบียดเบียนซึ่งกันและกัน ซึ่งในปัจจุบันนี้เป็นจุดใหญ่แห่งการโฆษณาของลัทธิมหาประลัยหลายอย่างอยู่นั้นก็ควรจะระงับลงเสียและต่อต้านไม่ให้บังเกิดขึ้น บุคคลแทนที่จะเรียกร้องขอให้รัฐอำนวยประโยชน์ให้แก่ตนก็ควรจะกลับความคิดมุ่งทำตนให้เป็นประโยชน์แก่รัฐและสังคม เพื่อให้ผลนั้นสะท้อนถึงตัวและผู้อื่นในสังคมด้วยกัน การตั้งหน้าแต่ตำหนิติเตียนในขั้นนั้น อาจเป็นการเพิ่มความนิยมชมชื่นให้แต่ละบุคคลแต่จะไม่เป็นผลดีแก่ส่วนรวมเลย เพราะคำว่าประชาธิปไตยนั้นจำเป็นต้องมีขอบเขตจำกัดบ้าง ให้เหมาะสมแก่กาลเทศะและบุคลิกลักษณะ มิฉะนั้นแล้วก็เท่ากับการวางรากฐานส่งเสริมอนาธิปไตยขึ้นเท่านั้น

โดยเหตุผลดังกล่าวแล้ว ปัญหาการเมืองในอนาคตสืบต่อไปจึงเป็นเรื่องที่จะต้องสร้างความนึกคิดของประชาชนในเรื่องของสวัสดิการสังคม วิวัฒนาการสังคมเป็น

กลุ่มเป็นก้อนครอบครัวเดียวกัน ไม่ใช่การพิจารณาในบุคคลแต่ละคนในทางบุคลิกภาพ ในทางอำนาจวาสนาหรือในทางกำลังทรัพย์ และพลานุภาพอื่นใดที่เป็นเพียงของแต่ละบุคคลหรือแต่ละกลุ่มน้อย ๆ ของสังคม และในเมื่อความนึกคิดเช่นนี้ได้ปลูกฝังในจิตใจของประชาชนทุกชั้นไม่ว่าจะกำหนดโดยฐานันดร ทรัพย์สินหรือแม้แต่โอกาสอำนวยแล้ว ก็จะทำให้ความเป็นปึกแผ่นของชาติมั่นคงและสถาพรยิ่งขึ้น คนรวยอาจรวยมากขึ้นแต่การรวยนั้นก็จะไปช่วยให้ผู้อื่นซึ่งอยู่ในระดับสังคมต่ำกว่าตนดีขึ้นเป็นชั้น ๆ จนกระทั่งเกียรติศักดิ์แห่งการเป็นประชาชนคนไทยสูงขึ้น ระดับในทางเศรษฐกิจดีขึ้นเป็นที่น่าภาคภูมิใจของทุกฝ่าย ไม่ใช่การบำรุงส่งเสริมคนเฉพาะเรียกร้องสิทธิของตนได้แต่แม้สมาชิกแห่งสังคมที่อยู่ห่างไกลศูนย์แห่งความเจริญ หรือที่สามัญอุโฆษขนานว่า "ปีนเที่ยง" ก็ยังคงได้รับผลแห่งการก้าวไปสู่ความเจริญร่วมกันนี้

หลังจากที่รัฐธรรมนูญแห่งประเทศไทยได้ถือกำเนิดขึ้นมาใหม่นี้ ปรากฏว่าได้มีพรรคการเมืองที่จะตั้งขึ้นหลายกลุ่มหลายก้อนล้วนแต่อ้างเจตนามุ่งทำความดี จะบำรุงประชาราษฎร จะรักษาศีลธรรม จะขจัดการฉ้อราษฎร์บังหลวงล้วนเป็นเรื่องที่ดีงาม แต่ก็ไม่เป็นการจีรังที่จะสร้างความสถาพรให้แก่ชาติประเทศและสังคม การยุยงส่งเสริมให้กลุ่มชนนับแต่นักศึกษา ผู้ขายแรงงาน และผู้ซึ่งดำเนินธุรกิจเป็นสาธารณูป-โภค หยุดงานหรือจับกลุ่มเดินขบวน ทำลายทรัพย์สินสาธารณและสมบัติของเอกชนโดยที่แต่ละกลุ่มไม่ทราบแน่ชัดเจตนาของตนเองว่าต้องการอะไร ไม่มีความต้องการที่เป็นสามัญระหว่างกลุ่ม ไม่มีสาระอันเป็นแก่นสารเรียกร้องเพียงแต่ดำเนินการตามกาลตามสมัย หลงตื่นตัวของโลกทั่วไปในวิถีทางทำโดยสัญญลักษณ์ธงแดง ธงดำ ซึ่งทำให้ผู้ตามคิดว่าเป็นประชาธิปไตยแล้ว แต่อันที่จริงเป็นระบบการที่ขาดเสียซึ่งระเบียบแบบแผนและคติธรรมที่มั่นคง และจะนำมาก็เพียงความฉิบหายของชาติของสังคม แก้ไม่ได้เป็นระยะเวลานับเป็นศตวรรษฉะนั้น

ด้วยเหตุดังกล่าวแล้วผู้ที่มีจิตใจในทางที่จะสร้างสรรค์อนาคตให้แก่ชาติไทย นับแต่กาลเวลาปัจจุบันจึงมีความเห็นพ้องต้องกันว่าสมควรที่จะต้องรวมกลุ่มเพื่อดำเนินงานทางการเมืองมองดูความจริง แสวงหาอิทธิพลจรรโลงสร้างสังคมแห่งประเทศไทย รักษาประโยชน์ของคนไทย ส่งเสริมความเจริญให้แก่คนไทย โดยการปลุกปั่นให้ประชาชนคนไทยรู้สึกในหน้าที่ของตนต่อประเทศ ต่อชาติ ต่อสังคม สมานไมตรีระหว่างคนไทยให้ทุกฝ่ายมุ่งช่วยกันเอง โดยประมุขของชาติและผู้บริหารรัฐเป็นผู้อุ้มชูกิจการของประชาชน ไม่ใช่กระทำเองซึ่งย่อมจะหมายถึงการขาดเสียซึ่งพละกำลังอันมหาศาลของปวงชนชาวไทยนับจำนวนที่จะเพิ่มขึ้นตั้งแต่ ๓๐ ล้านขึ้นไป ประชาชนชาวไทยจะได้เลิกวิธีการที่จะได้ขอให้รัฐช่วยตนแต่ฝ่ายเดียว แต่จะมุ่งประกอบกรรมเพื่อช่วยตนเองให้สัมฤทธิ์ผลงอกงามสถาพรสืบไป ปราศจากการแยกการส่งเสริมของคนไทยให้เป็นการช่วยเหลือเพียงแต่ละภูมิภาคหรือแต่ละระดับแห่งสังคม ซึ่งเป็นการสร้างสัตรูซึ่งกันและกันภายในครอบครัวในระยะยาว และข้อที่ไม่ควรลืมก็คือผู้ที่ถือสัญชาติไทยนั้นล้วนเป็นประชาชน นับแต่องค์พระมหากษัตริย์ซึ่งได้รับสถาปนาเป็นพระประมุขของประชาชน จนตลอดถึงทุกๆ คนทุกอาชีพ ทุกฐานะ ทุกเพศ ทุกวัย และประชามติจะไม่เป็นเพียงเสียงของคนกลุ่มหนึ่ง ปลุกนำขึ้นด้วยชนส่วนน้อยเพียงกลุ่มเดียวภายใต้โล่ห์แห่งคำว่าประชาธิปไตย

ด้วยเหตุนี้จึงขอเชิญชวนท่านผู้ที่สนใจในทางการเมืองในทางชีวิตอนาคตของชาติมาร่วมกันสถาปนาพรรคสังคมขัดติยนิยมตามหลักการที่ได้แนบต่อท้ายคำปรารภนี้ ทั้งนี้โดยไม่มีเจตนาที่จะตั้งตัวเป็นพรรคขวาหรือซ้ายตามลักษณะนิยมสากล ไม่ใช่เฉพาะกลุ่ม เช่น คณะกสิกร คณะกรรมกร คณะเหนือ คณะใต้ หรือคณะตะวันออก คณะตะวันตก เป็นหัวเรือใหญ่ให้แก่กลุ่มใดโดยเฉพาะ ทั้งก็ไม่ได้มุ่งวางตนเป็นผู้ค้านหรือสนับสนุนการกระทำที่ดำเนินตามแนวแห่งความนึกคิดที่ได้กำหนดไว้ และจะพยายาม

กีดขวางการกระทำซึ่งขัดต่อหลักแห่งอุดมคติธรรมนี้ต่อไป โดยที่ประชาชนคนไทยประกอบด้วยผู้ที่มีความศรัทธาในพระศาสนาแห่งคำสอนของบรรดาศาสดาซึ่งล้วนเป็นผู้ทรงไว้ซึ่งคุณธรรมอันวิเศษ จึงขออาราธนาสิ่งศักดิ์สิทธิ์ซึ่งต่างมีความศรัทธาอยู่นั้น จงดลบันดาลให้ทุกท่านตลอดจนปวงประชาชนชาวไทยทั้งมวล นับแต่องค์พระประมุขจนถึงไพร่ฟ้าข้าแผ่นดินทุกรูปทุกนาม ประสพแต่ความสุขสวัสดิ์พิพัฒนมงคลสมบูรณ์พูนผลเจริญงอกงามในทุกสิ่งทุกอย่างร่วมกัน ปราศจากภัยพิบัติทั้งปวงทั้งโดยธรรมชาติและมนุษยชาติที่ประกอบกรรมอันไม่ต้องทำนองคลองธรรม ไม่ว่าจะมาภายนอกหรือภายในโดยสวัสดีเทอญ.

หลักธรรมแห่งสังคมขัตติยนิยม (Social Monarchist)

๑. สร้างสรรค์และส่งเสริมเสถียรภาพแห่งสถาบันการปกครองอันมีราชบัลลังก์เป็นศูนย์แห่งความสามัคคีกลมเกลียวของชาติ มีพระมหากษัตริย์แห่งพระบรมราชจักรีวงศ์เป็นองค์พระประมุข มีพระราชอำนาจที่จะนำชาติในสัญญลักษณ์ "พ่อเมือง" จรรโลงความสุขสวัสดีของไพร่ฟ้าข้าแผ่นดิน สืบต่อจากประเพณีอันดีงามของชาวไทยมาแต่ดั้งเดิมให้มั่นคงสืบไปคู่กับแผ่นดินไทย สร้างความใกล้ชิดระหว่างองค์พระประมุขของชาติกับประชาราษฎร

๒. ยกย่องเทิดทูนสมาชิกแห่งพระบรมวงศานุวงศ์เฉพาะที่บำเพ็ญพระองค์เหมาะสม ส่งเสริมพระบรมเดชานุภาพ พระมหากรุณาธิคุณขององค์พระประมุขและปฏิบัติตนในศีลธรรม วัฒนธรรม จริยธรรม และวีรธรรมอันดีงามเป็นเยี่ยงอย่างอันดีแก่ประชาชนชาวไทยโดยทั่วไปอย่างแท้จริง

๓. สร้างสรรค์และส่งเสริมให้ประชาชนชาวไทยโดยทั่วไปยึดมั่นในหลักธรรมที่ว่าศาสนาที่ชาวไทยนับถือนั้น เป็นสิ่งที่ชาวไทยทั้งมวลต้องให้ความเคารพคารวะและยกย่อง เป็นเรื่องนอกและเหนือการเมืองซึ่งผู้ใดจะละเมิดมิได้

๔. ยึดในหลักที่ว่าคนเราเกิดมาไม่เหมือนกัน ต่างมีความดีความชั่วยิ่งหย่อนกว่ากัน ความสามารถในแต่ละแขนงของชีวิตแตกต่างกัน แต่ก็ต้องอาศัยซึ่งกันและกัน ฉะนั้น ในสังคมที่ต้องอยู่ร่วมกันนี้ ทุกคนต้องตั้งมั่นอยู่ในหลักเมตตากรุณาต่อกันโดยไม่เบียดเบียนซึ่งกันและกัน เคร่งอยู่ในธรรมกตัญญูกตเวทิตา และมีหน้าที่นอกจากจะแสวงหาความสุขให้แก่ตนเองแล้ว ยังต้องรับใช้สังคมตามโอกาสและความสามารถเกื้อกูลซึ่งกันและกัน

๕. การส่งเสริมการศึกษาสุขภาพอนามัย การอบรมให้ความรู้ความสว่างแก่ผู้ดำเนินอาชีพ เยาวชนหรือผู้ที่มีคุณลักษณะสรวมเข้ากับสังคมได้ไม่สนิทและการอยู่กินของประชากร จะต้องเป็นหน้าที่ของผู้ครองการบริหารแห่งรัฐ ให้อยู่ในลักษณะเขยิบขึ้นเป็นคั่น ๆ ตามลำดับอันควรให้กำหนดมาตรฐานคั่นต่ำสุดไว้แต่ละท้องที่เป็นหลักเฉพาะกาลเป็นครั้งคราว

๖. แยกงานฝ่ายบริหาร นิติบัญญัติ และตุลาการให้แน่นอนไม่ก้าวก่ายและรัดกุมเพื่อควบคุมซึ่งกันและกัน จะต้องพยายามแบ่งไม่ให้การเมืองเข้าไปล่วงล้ำการบริหารประจำ เว้นแต่การมอบหมายนโยบายและแบ่งแยกหน้าที่ของต่าง ๆ ฝ่ายอย่างจริงจัง ไม่ให้ใช้สถาบันใดเป็นบันไดทองเขยิบเข้าสู่การก้าวหน้าหรืออาศัยเป็นเครื่องมือหากิน สร้างผลประโยชน์แห่งตนเหนือผลประโยชน์ส่วนรวมอย่างสะดวกต่อไป

๗. ทุกประเภทของประชาชนไม่ว่าจะเป็นฐานันดรศักดิ์ใดหรือยศฐาบรรดาศักดิ์ใดก็ตามจะต้องมุ่งให้เกียรติ คารวะและเทิดทูนเพื่อนร่วมชาติร่วมสังคมในทุก ๆ ฐานะให้เหมาะสมแก่ฐานานุรูป ไม่เหยียดหยามดูหมิ่นดูแคลนด้วยประการใดทั้งสิ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้าราชการและผู้บริหารบริการสาธารณะจะต้องสังวรในฐานะของตนว่า เป็นผู้รับใช้ประชาชนไม่ใช่ผู้บงการประชาชน

๘. ในทางเศรษฐกิจจะส่งเสริมให้ประชาชนทุกคนมีสิทธิอันชอบธรรมในการทำมาหาเลี้ยงชีพและสะสมทรัพย์สินของตน ตราบใดที่การกระทำนั้นไม่ผิดต่อกฎหมายของบ้านเมืองและจะต้องได้รับการคุ้มครองไม่เพียงแต่รัฐบาลแต่จากสังคมโดยศีลธรรม ซึ่งเป็นหน้าที่ของประชาชนทุกคน

๙. จะมุ่งส่งเสริมอุตสาหกิจเอกชนก่อนรัฐวิสาหกิจ เพื่อเพิ่มพูนพลังงานในด้านทุนของชาติ

ก. สงวนงานของรัฐไว้ในขอบเขตสาธารณูปโภคให้มากที่สุดที่จะมากได้

ข. ธุรกิจอันใดที่มีลักษณะผูกขาดโดยธรรมชาติหรืออยู่ในข่ายแห่งการควบคุมรัฐบังควรใช้นโยบายมอบสัมปทานหรือตรากฎหมายควบคุมโดยใกล้ชิด

ค. รัฐมีหน้าที่โดยตรงในการพัฒนาการที่ดิน เช่น หักร้างถางพงและแปรสภาพของการเป็นเจ้าของที่ดินให้ผู้ที่ประกอบกสิกรรมได้เป็นเจ้าของที่โดยตรง

ง. ส่งเสริมให้ผู้ใช้แรงงานได้มีโอกาสเป็นเจ้าของธุรกิจการงานร่วมในการอำนวยงานกับฝ่ายครองทุน หรือมีสัดส่วนในการปันผลกำไรของธุรกิจที่ตนกระทำนั้นในส่วนสัดที่สมควรและเป็นธรรม

จ. ประหยัดในการใช้ทรัพยการธรรมชาติของบ้านเมืองให้ได้ผลมากที่สุดในระยะยาวที่สุด

๑๐. ปัญหาเรื่องเชื้อชาติของชาวไทยย่อมยึดถือความรักและความสวามิภักดิ์จงรักภักดีต่อประเทศชาติราชบัลลังก์และสถาบันอื่นที่สำคัญของชาติมากกว่าของเชื้อชาติ

๑๑. ควบคุมการเข้าเมืองของชนต่างด้าวที่จะเข้ามาพึ่งพระบรมโพธิสมภารหากินบนผืนแผ่นดินไทยให้มีสัดส่วน อำนวยให้ผู้ที่มีความรู้หรือความชำนาญในทางวิชาชีพและหรือมีทุนทรัพย์เพื่อมาประกอบอุตสาหกิจมากกว่าผู้เข้ามาเพื่อขายแรงงาน เพื่อสงวนการทำมาหากินบนผืนแผ่นดิน

ไทยไว้ให้แก่คนไทยสำหรับผู้มีรายได้ระดับต่ำ และคนโสดย่อมเป็นที่ประสงค์มากกว่าผู้ที่มีครอบครัวแล้ว

๑๒. ตราบใดที่ประเทศไทยยังมีผืนแผ่นดินว่างเปล่าและน่านน้ำอันยาวเหยียด ทรัพยากรธรรมชาติก็ยังมิได้พัฒนาถึงขีดสูง การทำมาหากินของประชากรยังขยายผลผลิตได้อีกเป็นอันมากซึ่งอนาคตของไทยยังสดใสอยู่ หากประชากรของชาติยังไม่มีมากถึงห้าสิบล้านคนแล้วไซร้ ปัญหาการส่งเสริมอาชีพ การอุตสาหกิจและผลิตผลย่อมเหนือกว่าการจำกัดจำนวนพลเมือง เพราะอันที่จริงแล้วปริมาณคือรากฐานแห่งพลานุภาพและมีคนของตนเองดีกว่าจะต้อนรับคนต่างชาติมาตั้งรกรากบนผืนแผ่นดินไทยนี้

๑๓. การป้องกันประเทศจะต้องถือหลักวางรากฐานช่วยตัวเองเป็นบรรทัดฐาน และการช่วยเหลือของมิตรประเทศเป็นโชคลาภพิเศษ ซึ่งคนไทยย่อมไม่ลืมบุญคุณ พร้อมที่จะร่วมมือกับเพื่อนบ้านในลักษณะถ้อยทีถ้อยอาศัยอย่างไม่เอาเปรียบซึ่งกันและกันและจริงใจเพื่อผลประโยชน์ร่วมกัน

๑๔. ส่งเสริมสร้างความรู้สึกให้แก่คนไทยทุกภูมิภาคของประเทศให้รู้สึกเป็นเจ้าของประเทศชาติ และระวังรักษาสถาบันหลักของชาติอย่างหวงแหน

๑๕. ในการสร้างความสัมพันธ์ฉันท์มิตรกับนานาประเทศนั้น ประเทศไทยจะยื่นมือให้มิตรภาพแก่ทุกประเทศ แต่จะสนองความรู้สึกด้วยความจริงใจในเมื่อประเทศนั้น ๆ ตอบมิตรจิต มิตรใจ โดยไม่เพียงในทางนิตินัย แต่ในทางพฤตินัยด้วย และโดยเฉพาะอย่างยิ่งหากประเทศที่เป็นมิตรจะต้องไม่แทรกแซงในสรรพเรื่องของไทยภายในประเทศ ความช่วยเหลือเกื้อกูลทุกอย่างที่ได้รับจากต่างประเทศ ไทยจะตอบสนองในทุกโอกาสตามกำลังที่จะทำได้ แต่ต้องสงวนความเป็นอิสระแห่งการปฏิบัตินั้น.

หมายเหตุ: สีประจำพรรค **"เขียวสีแสงมรกต"**

คำแถลงการณ์พรรคสังคมชาตินิยม

ฉบับที่ ๒

เรื่องความสัมพันธ์กับต่างประเทศ

มนุษย์เราเกิดมาบนโลกนี้ต่างชาติต่างภาษา ต่างผิว ต่างเพศ และซ้ำยังสร้างอุดมคติในทางศีลธรรมบนหลักของศาสนา ทำให้ความนึกคิดจิตใจของเราแตกต่างกันไป แต่มีบางอย่างที่เราเห็นตรงกันอยู่ก็คือมนุษย์คิดว่าเป็นสัตว์อันประเสริฐเหนือสัตว์อื่นทั้งปวง และด้วยความคิดอันนี้เราก็พยายามที่แสวงหาผลประโยชน์จากสัตว์อื่นเริ่มทำลายล้างสัตว์อื่นเป็นอาหารด้วยการสร้างอาวุธยุทธภัณฑ์ และยิ่งกว่านั้นยังใช้การทำลายล้างสัตว์อื่นเป็นการกีฬาเพื่อบันเทิงแห่งตน แต่การกระทำเหล่านี้เมื่อมองดูในแง่แห่งความเป็นจริงแล้วก็ยังไม่แน่นักว่าความประเสริฐนั้นจะเป็นเรื่องที่เท็จจริงแค่ไหน เพราะการอ้างความสูงส่งของตนเองปราศจากคำรับรองของสัตว์อื่น ย่อมเป็นเรื่องของการตีกลองฝ่ายเดียวไม่มีผู้อื่นรับรองสนับสนุน และโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเห็นการที่มนุษย์ได้ทำลายล้างนอกจากสัตว์แล้ว ก็ขยายตัวทำลายล้างมนุษย์ด้วยกันเองเบียดเบียนซึ่งกันและกัน จากบุคคลไปถึงชาติ จากชาติไปถึงผิว จากผิวไปถึงกลุ่ม มนุษย์อ้างตนว่าเป็นผู้ต้องการสันติสุขเพื่อช่วยเพื่อนมนุษย์ด้วยกัน แต่สันติสุขของมนุษย์มองดูง่าย ๆ ในระยะร้อยปีมานี้ บนผืนโลกยังไม่มีความสงบสุขลงได้แม้แต่วันเวลาเดียว ไม่ฆ่าที่โน่นก็ฆ่าที่นี่ ไม่บุกรุกที่โน่นก็บุกรุกที่นี่ ในนามแห่งอารยธรรมและสันติภาพเลือดมนุษย์ได้ถูกทุ่มเทลงล้างแผ่นดินในแทบทุกทวีปจนชุ่มโชก และการเสียเลือดเนื้อเหล่านี้ก็เป็นการจารึกความขุ่นมัวคับแค้นที่จะต้องลบล้างกันต่อไป

มนุษย์ได้พยายามหลายหนที่จะเข้าร่วมกันสร้างสันติภาพถาวร นับแต่สมัชชาแห่งเวียนนา (Congress of Vienna) มาจากสันนิบาตประชาชาติ (League of Nations) ตลอดจนสหประชาชาติ (United Nations) ซึ่งทุกครั้งก็ตั้งเจตนารมย์อันงดงาม แต่ทุกครั้งผู้ที่มีกำปั้นใหญ่กว่าก็สามารถทำเสียงให้ดังกว่าได้ แม้แต่บางครั้งกำปั้นและเสียงยังไม่พอ รองเท้าก็เคยนำขึ้นทุ่มกระจายเสียง ฉะนั้นเรื่องของปลาใหญ่กินปลาเล็กก็ยังคงเป็นอยู่ตลอดมาไม่ว่าจะสวมหัวโขนประเภทใด ยักษ์ก็ยังรบกับลิง ลิงก็ยังต่อสู้ยักษ์ ทำลายล้างซึ่งกันและกันรอวันที่พระอวตารจะแผลงศรล้างโลกสะอาด แต่วันนั้นก็ดูจะไม่ใคร่มาถึงเสียเลย เพราะผู้เล่นวันหนึ่งสวมหัวมนุษย์ พออีกวันหนึ่งไปสวมหัวลิง อีกวันหนึ่งก็ถอดหัวลิงไปสวมหัวยักษ์แล้วแต่โอกาสจะอำนวย ผู้ซึ่งครั้งหนึ่งเป็นคนกว้านทาสกว้านอาณานิคม พออิ่มตัวก็กลายเป็นนักบุญ เขยิบสวมปีกเป็นเทพยเจ้าแห่งความเมตตา แต่ก็ไม่ได้ทิ้งผลประโยชน์ที่ตนได้กอบโกยไว้ เพียงแต่ตกแต่งเพื่อรักษาสภาพเดิม (Status Quo) ไว้ให้แก่ตน ประเทศราชกลายเป็นเครือจักรภพ อาณานิคมกลายเป็นสหภาพเหล่านี้ อีกฝ่ายหนึ่งบุคคลที่เคยต่อสู้ทรราชมาทำลายล้างการปกครองซึ่งว่าทารุณโหดร้าย เมื่อตั้งตัวขึ้นมาติดก็เริ่มขยายพลานุภาพกวาดเพื่อนบ้านใหญ่น้อยเรียกตัวเองว่ากลุ่มการเมือง มีสัญญาผูกมัดมิตรภาพแต่เหนือตัวหนังสือที่ได้เขียนกันไว้คืออำนาจปืน อำนาจจรวด อำนาจระเบิด

อีกด้านหนึ่งของมนุษย์ที่ปรากฏชัดและหวงแหนยอมเสียสละแม้ชีวิตหลายครั้งหลายหนเช่นเดียวกัน คือความรักอิสรภาพ (Love of Freedom) ทุกคนเกิดมามีเช่นนี้ ไม่ต้องการที่จะอยู่ในอาณัติของใคร ต้องการดำเนินชีวิตของตนด้วยศักดิ์ศรีของมนุษย์ (Human Dignity) เป็นที่เชื่อได้ว่า มนุษย์เกิดมาถ้าหากได้รับความสมบูรณ์เพียงพอกับคนอื่นแล้ว การโลภโมโทสันก็คงจะเบาบาง การแก่งแย่งทำลายล้างอีกฝ่ายหนึ่งก็คงจะเบาบางลงมาก ทุกคนคงไม่อยากเป็นโจรเป็นขโมยถ้าสมบูรณ์พูนสุขเพียงพอ แต่การเป็นเช่นนี้อาจมีทางบันเทาได้ในเรื่องของส่วนย่อย แต่พอเป็นเรื่องของส่วนรวมเข้าแล้ว ความอิจฉาริษยา ความเห็นแก่ตัว ความจดจำของอดีตซึ่งเราเรียกกันเสียงดงามว่า

มรดกตกทอดหรือประวัติการณ์ (National Heritage) ก็เริ่มสร้างเป็นปม (Complex) ขยายตัวจากของชาติเป็นของบุคคล จากของบุคคลเป็นเรื่องของการสั่งสอนลูกหลานต่อไป

การที่มนุษย์ได้สร้างความแตกต่างไว้ในอดีตโดยกำเนิดสืบเนื่องจากสายโลหิต หรือที่เรียกว่าเจ้าขุนมูลนาย (Aristocracy of Birth) นี้ค่อย ๆ จางหายไปในปัจจุบัน เพราะทุกคนรู้สึกว่า สังคมนั้นบุคคลต่างเกิดมามีหน้าที่คล้ายกับการแบ่งแยกวรรณะของชาวอริยกะมีขัตติยะคือ ผู้ปกครองที่จะป้องกันหมู่คณะหรืออีกนัยหนึ่งก็คือนักรบพราหมณ์ผู้ดูแลสั่งสอนในทางศีลธรรมและวิชาการ แพทย์ผู้ทำการค้าขายอุตสาหกิจและศูทรผู้ขายแรงงานของตน สิ่งเหล่านี้ถ้าจะมองความจริงแล้วในครั้งหนึ่งพวกขัตติยะเป็นผู้ครองอำนาจแต่ลืมตัวไปหลงเชื่อในทางอภินิหารของสิ่งเหนือธรรมชาติว่าเทพยเจ้าสมมติคนมา และใช้อำนาจครองผู้อื่นจนเป็นที่รังเกียจและถูกทำลายลงหลายแห่งหลายหน สำหรับประเทศไทยเราประวัติของกลุ่มขัตติยะถ้าเราจะถือและสำนึกไว้ตลอดไปว่า เกิดจากพ่อเมืองมีหน้าที่นำประชากรไปสู่ความสถาพรสุขสวัสดีแล้วก็คงจะมีประโยชน์ แต่บางครั้งเราก็ลืมไปบ้างเช่นกัน ประวัติของเรายังมองเห็นถึงพ่อขุนรามคำแหงไม่กี่ร้อยปีที่แล้วมาพอหันไปปรับปรุงได้ แต่ปัญหามีว่าเมื่อองค์ประมุขดีวิเศษแล้วตัวรองก็จะต้องปรับปรุงให้ดีตามด้วย เมื่อการแบ่งชั้นวรรณะโดยกำเนิดให้วางลงไปโดยถือเป็นหน้าที่แทนอภิสิทธิแล้วก็เกิดเรื่องตามมาตามความเจริญของชาติ คือการแบ่งชั้นวรรณะโดยวิชาการ (Aristrocracy of Intellect) เรื่องนี้สำหรับโลกทั่ว ๆ ไปประสบปัญหามามากแล้ว เช่นการต่อสู้ระหว่างที่เรียกว่าชนกรรมาชีพทั้งที่เรียกว่าผู้ทรงไว้ซึ่งวิชาการ หรือผู้ประกอบอาชีพทางนั่งโต๊ะ (White Collar Worker) แต่เรื่องสำคัญที่มนุษย์เรายังต่อสู้กันระหว่างชั้นที่ยากจะแก้ไขก็คือ การสร้างความแตกต่างด้วยทรัพย์ (Aristrocracy of Wealth) นี่เป็นเรื่องที่แก้ยากเพราะทุกคนในปัจจุบันแสวงหาทรัพย์อย่างที่ไม่มีจำกัด (Unlimited Desire) มีร้อยก็ต้องการพัน มีพันก็ต้องการหมื่น มีหมื่นก็ต้องการแสนอย่างไม่มีที่สิ้นสุด ผู้ที่ไม่มีก็หิวกระหายที่จะมี ผู้ที่มีแล้วก็ใช้อำนาจแห่งการมีนั้นได้

เหนืออาวุธยุทธภัณฑ์ใด ๆ และพยายามรับภาระตลอดจนระดับของตนให้สูงยิ่งขึ้น เรื่องเหล่านี้สำหรับภายในของเขตจำกัดพอจะแก้ไขปรับปรุงได้แม้แต่จะยาก แต่หากจะพยายามสร้างระบบจากความจริงไม่ใช่ลอกแบบจากผู้อื่น ชนิดที่เรียกว่าช้างถ่ายถ่ายตามช้างแล้วก็คงจะปรับปรุงได้ ไม่ใช่โดยการหักโหมของปฏิวัติการ แต่อลุ่มอล่วยของวิวัฒนาการ สร้างพัฒนาการของสังคมขึ้นโดยอยู่ในหลักถ้อยทีถ้อยอาศัยกันก้าวไปร่วมกันในอนาคต

หันกลับมาพูดถึงความหลังของมนุษย์ระหว่างชาตินับแต่การสิ้นสุดแห่งสงครามมหาประลัย ซึ่งผู้ชนะสามารถโยนเบาปไปให้แก่ชนกลุ่มหนึ่งว่าเป็นผู้สร้างขึ้นมานั้นแล้ว การโทษเช่นนี้ในเมื่อเสียงทางฝ่ายด้านน้อยตามระบอบประชาธิปไตยก็เรียกว่าใช้ได้ แต่หากไปฟังเหตุผลของอีกฝ่ายหนึ่งดังขึ้นมาหากเป็นผู้ชนะ เราก็อาจต้องเออออวยเมื่อคำนึงถึงประวัติศาสตร์ นิสัย สันดานของมนุษย์ทางสังคมวิทยาและสภาพการเศรษฐกิจ ซึ่งอยู่ในลักษณะมือใครยาวสาวได้สาวเอาเป็นหลักอย่างใดก็ตาม ในเมื่อการผิดการถูกเป็นเรื่องของการเวลา ยากที่จะวินิจฉัยหรือจะพูดได้ว่าเกินความสามารถของมนุษย์ในปัจจุบัน จะวินิจฉัยด้วยความเที่ยงธรรมแล้วก็ไม่มีประโยชน์อันใดที่จะมาถกเถียง เว้นเสียแต่จะใช้เพียงเป็นเรื่องของการโฆษณาชวนเชื่อเท่านั้น

สภาพความเป็นจริงปรากฏว่า ในเมื่อมนุษย์ได้สร้างสงครามสองครั้งใหญ่เพื่อให้สิ้นสงครามได้จบลงช่วยการทำลายล้างชีวิตมนุษย์นับเป็นสิบ ๆ ล้านคน แต่ก็เป็นการอำนวยของธรรมชาติที่ให้มนุษย์ชดใช้ภายในระยะ ๓๐ ปี ได้เกินกว่าที่มนุษย์มีอยู่เดิมจนเกือบจะเรียกว่าอาหารการกินแทบไม่พอ หลายแห่งหลายประเทศทั่วโลกไม่มีงานให้ทำเพียงพอที่คนจะหารายได้เลี้ยงปากเลี้ยงท้องของตนของลูกหลาน อย่างที่เรียกว่าศักดิ์ศรีของมนุษย์ มนุษย์ที่สามารถลืมตาอ้าปากไม่ต้องการให้ผู้ใดช่วยเป็นทาน แต่ต้องการโอกาสใช้พลานุภาพของตนที่ธรรมชาติให้มาแตกต่างกัน บ้างมีสมรรถภาพทางปัญญา บ้างมีสมรรถภาพทางกาย ซึ่งหากปรับปรุงให้ทุกคนได้ใช้ได้ผลตอบแทนเพียงพอ การประสมประสานและได้จังหวะจะโคน (Harmony) ตัดการลุ่มดอนของชีวิตลงได้

แต่ในความจริงปรากฏว่า ในขณะเดียวกับที่โลกแซ่ซ้องสรรเสริญกระพือปีกในสันติภาพนั้น ๓๐ ปีได้นำความล้มตายมาสู่ประชาชนพลโลกอีกไม่น้อยกว่าที่ได้ล้มตายไปในสมัยของสงครามเพื่อสันติภาพ การตายของมนุษย์เหล่านี้เป็นการเสียสละซึ่งต่อสู้เพื่อเรียกร้องอิสรภาพ เพื่อขยายอุดมคติทางการเมือง เพื่อรักษาพลานุภาพของชาติตน เพื่อขยายอิทธิพลของประเทศเหล่านี้ ล้วนเป็นเรื่องที่แสดงความผิดหวังในอุดมคติของความยุติธรรมที่ได้กำหนดขึ้นไว้ในสิทธิมนุษย์ชน ในอุดมคติแห่งมิตรภาพ ในความฝันเพื่อความสมบูรณ์ร่วมกัน ความมีสิทธิเสรีที่ต่างฝ่ายต่างอยู่ ซึ่งล้วนสร้างขึ้นเพื่อเคลือบสิ่งที่หวานให้เหนือสิ่งที่ขมขื่นนั้นต่อไป

ถ้าเราจะมองความจริงจะเห็นได้ว่าหลังจากที่ได้มีการเซ็นสัญญาสันติภาพแล้ว เราจะได้เห็นการต่อสู้หลายแห่ง เช่น ทางผืนแผ่นดินจีน ในอินโดจีนฝรั่งเศส ในประเทศเกาหลี ในกาฬทวีป ในอเมริกากลาง ในอเมริกาใต้ ในอินโดนีเซีย ในเวียดนาม และในยุโรป ซึ่งเป็นวาระล่าสุดนี้ และคงจะมีต่อไปอีก เพราะยังไม่มีหนทางใดที่จะหักห้ามมนุษย์ไม่ให้ดิ้นรนเพื่อความมีอิสระและสร้างศักดิ์ศรีของตน และก็ไม่มีทางใดที่จะหักห้ามผู้ที่ทรงไว้ซึ่งอำนาจจะไม่รักษาสภาพเดิมซึ่งตนมีผลประโยชน์แก่ประเทศชาติและสังคมของไทยเราเองนั้น จึงน่าที่จะวินิจฉัยเสียให้ทุกแง่ทุกมุม ไม่ใช่ใฝ่ฝันตามอารมณ์สร้างขึ้นโดยสิ่งที่ไปเห็นมาเพียงเล็กน้อยจากประเทศหนึ่ง หรือสร้างขึ้นตามคำสอนของครูบาอาจารย์ที่ให้ไว้โดยไม่รู้จักเมืองไทย ไม่รู้จักแผ่นดินไทย ไม่รู้จักประวัติชาติไทย ไม่รู้จักประสมประสานของเลือดไทย อย่างที่คนไทยควรจะรู้ การที่จะกล่าวว่าวิธีการสังคมนิยมจะเป็นการอยู่ระหว่างนิยมชุมชนนิยมนั้น และจะเห็นว่าเหมาะสมนั้นก็เป็นเรื่องของความฝัน ขอยืมแว่นตาของต่างชาติบางฝ่ายมามอง หากจะพูดไปอีกฝ่ายหนึ่งที่จะใช้หลักของเสรีนิยมมาใส่ ไม่นึกถึงสภาพทุนในประเทศไทย ไม่นึกถึงการแทรกแซงที่อาจเกิดขึ้นก็เป็นการยืมแว่นตาอีกสีหนึ่งของอีกฝ่ายหนึ่งมาใส่ ซึ่งอันที่จริงแล้วทั้งสองอย่างอาจเป็นเหตุผลนำผลภัยมาสู่บ้านเราได้อย่างง่ายดาย แต่นี้เป็นเรื่องของการสร้างระบบเศรษฐกิจ สร้างระบบสังคมภายในประเทศ ซึ่งอาจวินิจฉัยกันได้ละเอียดภายหลัง

สำหรับเรื่องของความสัมพันธ์ต่างชาติประเทศนั้น เราจะต้องมองจากกระจกดูตัวเราเองก่อน เราเป็นประเทศย่อม กำลังป้องกันตัวไม่สร้างแข็งนักการเศรษฐกิจก็เพียงเริ่มก่อร้างสร้างตัวในเรื่องของผลิตภาพ การคมนาคมไม่ใคร่อยู่ในมือของเราเพียงพอ และเราก็ยังไม่ได้แก้ไขให้เป็นที่เพียงพอ ด้วยอาศัยจมูกคนอื่นดมอยู่ตลอดเวลา สินค้าที่สร้างขึ้นจะส่งไปขายก็ต้องผ่านมือผู้อื่น สินค้าที่สั่งเข้ามาเพื่อช่วยการผลิต (Producer's Goods) ก็ต้องอาศัยให้คนอื่นนำมาให้ ฉะนั้นการค้าของเราเท่าที่จัดทำอยู่ในเวลานี้จึงเป็นเพียงการผลิต การธนาการ แต่ขาดการขนส่ง และการประภัยอย่างแท้จริง หากเรามีส่วนควบคุมองค์ ๔ ได้แล้ว การเศรษฐกิจก็คงจะกระเตื้องเร็วขึ้น

การเป็นอยู่ของประชาชนสำหรับในเมืองใหญ่ แม้จะตะโกน กระโชกกันเรื่องค่าครองชีพแพง หมูขึ้นราคา แหล่งเสื่อมโทรมของที่อยู่เหล่านี้ หากจะมองไปดูโดยแท้จริงแล้วยังเป็นเรื่องที่เป็นปัญหาขั้นที่ ๒ หากแก้ไขในระดับนี้ก่อนก็จะไม่สร้างความถาวรให้เพียงพอ

ปัญหาเรื่องการสัมพันธ์กับต่างประเทศในข้างต้น น่าจะเริ่มด้วยเรื่องของผู้ที่จะเข้ามาทำมาหากินในประเทศไทย ในปัจจุบันเท่าที่เป็นจริงอยู่แล้ว ทุนของประเทศที่จะหมุนเวียนเข้ามาสู่สงการอุตสาหกรรมได้ส่วนมากเป็นของต่างชาติ จริงอยู่ บางท่านอาจผินแปรเปลี่ยนสัญชาติเข้ามาสู่ความเป็นไทย แต่บางคนการกระทำเช่นนั้นเป็นเพียงนิตินัย แต่ในทางพฤตินัยแล้วยังมีความสวามิภักดิ์ต่อประเทศอื่นอยู่ เช่นการถือสัญชาติ ๒ ฝ่าย (Dual Nationality) หรือการมีครอบครัวไว้ในอีกประเทศ หรือจะโดยการหลบภาษีอากรหรือประการใดก็ตาม ธุรกิจการค้าแบ่งออกเป็นส่วน ๆ ซึ่งส่วนมากอยู่ในต่างประเทศ ฉะนั้นการควบคุมเกี่ยวกับผู้ที่จะประกอบการค้าหรือเป็นจักรกลในทางเศรษฐกิจที่สำคัญแล้วควรควบคุมอย่างยิ่ง โดยเฉพาะให้ผลประโยชน์ให้ตกอยู่แก่ประไทยและคนไทยตามสัดส่วนที่สมควร ควรกีดกันอาชีพให้แก่คนไทยโดยการควบคุมการเข้าเมืองของคนต่างด้าวให้ได้เฉพาะผู้ที่เราต้องการ เช่นผู้ที่มีทุนเข้ามาเสริมสร้างอุตสาหกรรม ผู้ที่มีความรู้พิเศษเข้ามาดำเนินอุตสาหกรรมซึ่งคนไทยเรายังขาดอยู่ เพื่อขยายกิจการ

อุตสาหกรรมและเป็นครูสอนต่อไป พยายามส่งเสริม รับเฉพาะผู้ที่จะเข้ามาตั้งถิ่นฐานรกรากในประเทศไทยและสวามิภักดิ์ต่อสถาบันของประเทศไทยอย่างจริงใจ ไม่ใช่การฉวยโอกาสชั่วคราว

เมื่อพูดมาถึงแค่นี้ ทำให้นึกถึงข่าวของนักรบไทยที่ไปราชการต่างแดน และโดยระยะเวลาอันยืดยาวนานและสภาพการทรหดโหดเหี้ยมที่ต้องประสบ ได้สร้างความสัมพันธ์ในทางชีวิตไว้กับชนต่างด้าว มีพยานแห่งความพิศวาทเกิดขึ้นนับเป็นร้อยรายนั้น ไทยเราในฐานะมนุษยธรรม ในฐานะเป็นผู้ที่กตัญญูต่อนักรบของชาติ ควรจะหาหนทางให้แม่และลูกเหล่านั้นเข้ามาเป็นไทยหากใจสมัครและสวามิภักดิ์อย่างจริงจัง อันที่จริงแล้วผิวพรรณหน้าตาก็คงไม่ผิดแผกจากเราชาวสุวรรณภูมิด้วยกันนี้เอง สำหรับเด็กต่างด้าวซึ่งเกิดจากชนต่างผิวไม่ว่าจะเป็นสีขาวหรือดำในประเทศไทย ก็ควรให้โอกาสต่างด้าวมากที่จะได้ไปบ้านเมืองของบิดา ไม่ว่าจะโดยการเอาไปโดยพ่อแม่ของตนหรือโดยการเป็นบุญธรรม เพราะจะเป็นการปรับเข้ากับสังคมง่ายกว่า

สำหรับเรื่องการที่ประเทศไทยเราจะผูกพันธ์กับกลุ่มใดที่ดำรงทรงไว้ซึ่งอำนาจในโลกปัจจุบันนั้น หรือจะตั้งตัวเป็นกลางซึ่งยากที่จะกระทำได้ในเมื่อกำลังเราไม่ทัด-เทียมกับผู้อื่น ฉะนั้น การที่จะเป็นประโยชน์แก่ประเทศเรา เราจะต้องมองในแง่ของประเทศของไทยอย่างแท้จริง เพราะเราจะมองเห็นได้จากเหตุการณ์ในปัจจุบันว่าประเทศเล็กหากเข้าไปอยู่ในข่ายของประเทศใหญ่แล้ว แม้จะเปลี่ยนแนวเพียงเล็กน้อยหากไม่ตรงกับเจตนาของประเทศก็ไม่มีหนทางที่จะหลีกเลี่ยงการก้าวร้าวรุกราน หรือเข้าครองและเปลี่ยนสภาพการเป็นเสมือนหนึ่งประเทศราชได้ ซึ่งตัวอย่างแต่ไม่ต้องกล่าวเพราะเห็นอยู่โดยเด่นชัดแล้วในเร็ว ๆ นี้ อีกประการหนึ่งการที่ประเทศใดจะนึกถึงตนเอง สร้างความเป็นอิสระเป็นของตนเองจะไม่ให้ผลประการใดเลย ดังเช่น ไบแอฟรา (Biafra) ซูดาน (Sudan) และอื่น ๆ ซึ่งก็ไม่เป็นการที่จะรวมเข้าอยู่ในส่วนใหญ่ได้เพราะการเป็นประเทศนี้ตามรูปในปัจจุบันนอกจากจะต้องสร้างน้ำใจหนึ่งน้ำใจเดียวยังจะต้องมีขนาดพอสมควร บ้านเมืองของเรานับแต่สมัยต้นพระราชวงศ์จักรีมาจนปัจจุบันได้

ถูกบั่นทอนลงไปมาก โดยน้ำมือของผู้ล่าอาณานิคม และการเสี้ยมสอนยุแหย่เสกสรร ให้ประชากรรู้สึกแตกต่างกัน ริษยากัน แข่งดีแข่งได้กัน ความทะเยอทะยานของผู้เป็นใหญ่บางคนทำให้ต้องอยู่แตกแยกกัน หากประสานกันได้ก็ต้องเป็นพลานุภาพที่แข็งแกร่งพอควรสำหรับการต่อต้านผู้รุกรานจากภายนอกหรือผู้ก่อกวนจากภายใน แต่โดยที่ขณะนี้ไม่เป็นการปลุกฟื้นความหลังได้ จึงควรหาทางผูกสัมพันธ์ให้ทุก ๆ ส่วนมีความเข้าใจในแนวเดียวกัน มีผลประโยชน์ร่วมกัน มีถ้อยทีถ้อยอาศัยซึ่งกันและกันในการป้องกันตนเอง ตั้งตนเป็นกลุ่มที่ดูแลผลประโยชน์ของตนเอง พร้อมนี้จะรับมิตรภาพและความช่วยเหลือที่จะอำนวยประโยชน์ให้มากที่สุด และมีข้อผูกมัดน้อยที่สุด โดยจะร่วมกันสนองความจริงใจอย่างมิตรจิตมิตรใจ และพร้อมเสมอที่จะช่วยตัวเองร่วมกันเป็นกลุ่มเป็นก้อน สร้างกำลังทางทหารให้แข็งแกร่งเท่าที่จะทำได้โดยให้ทางฝ่ายทั้งมุ่งหาหนทางทุกขณะไม่เป็นกังวลต่องานอื่น พยายามสร้างศัตรูให้น้อยที่สุด ผูกสัมพันธ์นับแต่ระดับองค์พระประมุข รัฐบาลและการค้าของประชาชนกับประเทศนี้ภายใต้เลี้ยงได้มากที่สุดที่จะมากได้ ยกย่องให้เกียรติอันควรอนุเคราะห์ อันควรประสานงานอย่างชนิดที่ต่างฝ่ายต่างอาศัยซึ่งกันและกัน (Interdependency) ประสานการศึกษาให้เข้าใจซึ่งกันและกัน ซึ่งโดยปกติแล้วรู้สึกว่าในปัจจุบันนี้ ความรู้ของคนไทยเรากับนานาประเทศในยุโรป อเมริกา และเหนือของทวีปเอเซีย ออกจะมากกว่าความรู้ของประเทศและประชากรบนแหลมสุวรรณภูมิบนแหลมของเอเซียอาคเนย์ ตลอดจนแปซิฟิคภาคใต้ ส่วนสำหรับมหาประเทศนั้น เราก็ควรสร้างความสัมพันธ์ฉันท์มิตรให้อยู่ดังเดิม ร่วมในการประสานงานในเมื่อมีหลายชาติหลายฝ่ายร่วมกันแต่ไม่ใช่การผูกพันโดยตัวต่อตัว ทั้งนี้เข้าใจว่าคงจะเป็นแนวทางโดยเคร่า ๆ ที่จะวางพื้นนโยบายความสัมพันธ์ระหว่างต่างประเทศ และชนต่างชาติกับคนไทยประเทศไทยและสังคมไทยได้โดยสะดวกต่อไป.

เค้า

โครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ

พุทธศักราช ๒๕๐๙

เสนอโดย

ม.ร.ว. จิตติน เกษมศรี

นายเปล่ง ตันจำรัส

แด่

รัฐบาลแห่งประเทศไทยภายใต้การนำของ

ฯพณฯ จอมพล ถนอม กิตติขจร

นายกรัฐมนตรี

สารบาญ

ภาคต้นข้อเสนอ

บทที่		หน้า
๑	อรัมภบท	๑
	ก. ดุลย์การค้าและวิธีการค้าในปัจจุบัน	๓
๒	แผนการควบคุมและส่งเสริมกองเรือพาณิชย์ที่มีอยู่	๒๑
	ก. การรวมกลุ่มเรือโดยจัดให้มี "สมาคมเจ้าของเรือ"	๒๓
	ข. แก้ไขกฎหมายจดทะเบียนเรือไทยให้สะดวกขึ้น	๒๘
	ค. ควบคุมการเปลี่ยนธง	๓๑
	ง. ตารางเปรียบเทียบกองเรือพาณิชย์ของประเทศต่าง ๆ	๓๔
	จ. รายการเรือสินค้าภายใต้ธงไทย	๔๒
	ฉ. แนวกำหนดหน้าที่และอัตราเงินเดือนของเรือเดินสมุทรไทย	๔๔
	ช. ระเบียบและข้อบังคับของสมาคมเจ้าของเรือ	๔๗
๓	แผนการควบคุมพาณิชย์นาวิน	๕๗
	ก. ตั้งกรมพาณิชย์นาวีและหน่วยราชการอื่นเพิ่มขึ้นในกองทัพเรือ	๕๙
	ข. ตั้งหน่วยควบคุมการปฏิบัติงานของพนักงานเรือ	๖๐
	ค. ตั้งหน่วยสวัสดิการแก่พาณิชย์นาวิน	๖๒
	ง. ตั้งหน่วยควบคุมผู้ปฏิบัติงานบนฝั่งในการขนส่งทางทะเล	๖๓
	จ. ตรากฎหมายขึ้นทะเบียนพาณิชย์นาวิน	๖๔
	ฉ. ผนวกการจัดตั้งแบ่งหน่วยราชการของกรมพาณิชย์นาวี	๖๕

บทที่		หน้า
๔	แผนการจัดหาเรือใหม่เพิ่มเติมกองเรือพาณิชย์	๖๘
	ก. ความจำเป็นของการช่วยเหลือของทางราชการ	๗๑
	ข. เจรจากับต่างประเทศเพื่อความร่วมมือและสินเชื่อ	๗๗
	ค. จัดตั้งศูนย์ให้เช่าและเช่าเรือ	๘๓
	ง. กำหนดให้ผู้เช่าเรือมีส่วนสัดสมทบ	๘๗
	จ. ส่งเสริมการค้าเอกชนมาลงทุนกับการค้าทางทะเล	๘๘
	ฉ. ชี้ชวนให้นายทุนมั่นใจในการลงทุนทางธุรกิจสมุทร	๘๘
	ช. ควบคุมลักษณะและน้ำหนักเรือภายใต้ธงไทย	๙๐
๕	แผนการศึกษาและการอบรมในระดับต่าง ๆ ของพาณิชย์นาวี	๙๑
	ก. การจัดหาผู้มีความรู้ในทางวิชาการผู้บริหารและวางนโยบาย	๙๓
	ข. คัดเลือกนักศึกษาต่อในวิชาที่จำเป็น	๙๖
	ค. การศึกษาสำหรับนายเรือพาณิชย์	๙๗
	ง. หลักสูตรการศึกษาของพนักงานเรือทะเล	๙๘
	จ. หลักสูตรโรงเรียนฝึกหัดลูกเรือพาณิชย์	๑๐๐
	ฉ. ผนวกหลักสูตรการศึกษาของพาณิชย์นาวิน	๑๐๒
๖	แผนการส่งเสริมอุตสาหกรรมประกอบพาณิชย์นาวี	๑๐๙
	ก. ส่งเสริมการประมงในเรื่องเรือและการเดินเรือ	๑๑๐
	ข. ส่งเสริมอุตสาหกิจการซ่อมเรือ	๑๑๒
	ค. ส่งเสริมอุตสาหกิจการต่อเรือ	๑๑๓
๗	แผนองคาพยพของรัฐเพื่อบริหารธุรกิจสมุทร	๑๒๐
	ก. รวมงานทั้งการควบคุมและส่งเสริมให้อยู่ในสดมภ์เดียวกัน	๑๒๓

บทที่		หน้า
๘	แผนการประสานงานกับต่างประเทศและองค์การนานาชาติ	๑๓๓
	ก. ประสานกับองค์การสากลระหว่างประเทศโดยเฉพาะองค์การเศรษฐกิจแห่งเอเซียและตะวันออกไกลของสหประชาชาติ	๑๒๖
	ข. ดำเนินงานเพื่อประสานงานของสมาคมอาสา	๑๓๗
	ค. ประสานงานการเดินเรือกับประเทศใกล้เคียงที่มีปัญหาคล้ายคลึงกัน	๑๔๐
	ง. ประสานงานกับประเทศที่ติดขัดในการขยายพาณิชย์นาวีของตนแต่เป็นตลาดที่ดีของไทย	๑๔๑
	จ. การช่วยเหลือพาณิชย์นาวีในการทำสัญญาระหว่างประเทศ	๑๔๓
	ฉ. ปรับปรุงวิธีการปฏิบัติในการออกเอกสารกำกับสินค้า	๑๔๔
๙	ประสานงานกับคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเพื่ออุตสาหกรรมเพื่ออำนวยให้เกิดธุรกิจที่ประสงค์	๑๔๖
๑๐	แนวทางช่วยเหลือในการหาสินค้าสนับสนุนบริษัทเรือคนไทย	๑๕๐
	ก. การรวมสินค้าออกไปกับเรือไทยโดยสังวรหลักแห่งความเป็นธรรม	๑๕๒
	ข. ตั้งหน่วยหาสินค้าในเมืองท่าต่าง ๆ เพื่อหาสินค้าป้อนเรือไทย	๑๕๔
	ค. สินค้าที่ได้รับการช่วยเหลือจากรัฐบาลต่างประเทศ	๑๕๖
	ง. ช่วยให้ยังความสำเร็จสำหรับหาสินค้าป้อนพาณิชย์นาวีไทย	๑๕๖
๑๑	สรุปข้อเสนอภาคต้น	๑๕๙

สารบาญ

ภาคผนวกข้อชี้แจง

บทที่		หน้า
๑	อรัมภบท	๑๖๙
๒	ปัญหาเฉพาะหน้าของไทยเกี่ยวกับอัตราค่าระวาง	๑๗๖
	ก. ลักษณะของอัตราค่าระวางของชมรมและการเขยิบขึ้นเนื่องด้วยสิ่งแวดล้อม	๑๗๙
	ข. อะไรคือชมรมเรือ	๑๙๖
	ค. ประเภทและลักษณะของส่วนลดต่าง ๆ (Rebates)	๒๐๐
	ง. การขบปัญหาโดย "หักด้ามพร้าด้วยเข่า"	๒๑๐
	จ. ปฏิบัติการที่อาจได้รับการโต้ตอบ (Counter Reaetion)	๒๑๓
	ฉ. มาตรการในลักษณะของกฎหมายที่ควรนำมาใช้	๒๑๘
	ช. สร้างระบบตลาดแข่งขันเสรี (Free Competitive Market)	๒๒๓
	ซ. ใช้ระบบการแข่งขันอิสระเป็นเครื่องรักษาเสถียรภาพของอัตราค่าระวาง	๒๒๕
๓	ความสำเร็จของอุตสาหกิจการเรือ ใน พ.ศ. ๒๕๐๘ และแนวทางในอนาคต	๒๒๙
	ก. เรือ ๓ ชนิดกำลังค่อยคลายหายไปและเรือใหม่เข้ามาแทนที่	๒๓๐
	ข. การสร้างเรือของนานาชาติ	๒๓๖
	ค. การวางระบบแบ่งสรรค์ปันส่วนสร้างเรือและอุปสรรค	๒๓๗
	ง. การรวมตัวเพื่อสมรรถภาพแห่งอุตสากกิจต่อเรือ	๒๓๘
	จ. ปัญหาในสวัสดิการสังคมของลูกเรือเนื่องมาจากลักษณะของเรือ	๒๔๐

บทที่		หน้า
๔	เรื่องการเผชิญหน้าของฝ่ายนายทุนและฝ่ายแรงงาน	๒๕๘
	ก. การสลายตัวของจ้าวสมุทร	๒๖๓
	ข. การผิดพลาดในอดีตของฝ่ายทุน	๒๗๔
	ค. การหลงใหลในอำนาจของฝ่ายแรงงานในปัจจุบัน	๒๗๖
	ง. สาเหตุแห่งอัตตวิบาทกรรมของอุตสาหกิจการเดินเรือของประเทศใหญ่	๒๘๐
	จ. ทัศนะของรัฐบาลเพื่อแก้ไขบาปเคราะห์ในอดีต	๒๘๔
๕	การตื่นตัวเพื่อสร้างพาณิชย์นาวีของนานาชาติที่สำคัญ	๒๘๘
	ก. หมีใหญ่เริ่มสร้างตัว	๒๙๐
	ข. มังกรเริ่มตื่นตัวและแสดงบทบาททางทะเล	๒๙๓
	ค. โครงการของชมพูทวีป	๒๙๖
	ง. วิถีสร้างตัวของจีนพเนจร	๒๙๙
	จ. ความสำเร็จของชาติที่ภูมิภาคไม่อำนวย	๓๐๔
	ฉ. การจับกลุ่มของผู้ล้าพัฒนาการ	๓๐๙
	ช. การใช้น่านน้ำอาณาเขตเป็นกรงกีดกัน	๓๑๓
๖	สรุปเจตนาฉบับผนวก	๓๑๕

เพื่อไทยได้สนใจในธุรกิจทางทะเลตามรอยพระยุคลบาท

ของ

องค์ประมุขแห่งชาติผู้ทรงพระคุณธรรมอันประเสริฐ.

บทที่ ๑

อารัมภบท
ดุลย์การค้าและวิธีการค้าในปัจจุบัน

อาศัยข้อความที่ทราบมาจากเรื่องราวที่ปรากฏในหน้าหนังสือพิมพ์ ซึ่งอาจถือได้ว่าเป็นเครื่องเพิ่มพูนความสนใจรายหนึ่งของปัญญาชนของประเทศไทย ในเรื่องของอุตสาหกิจและธุรกิจทางทะเล และทั้งประกอบกับรายงานของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญขององค์การอีคาเฟ่เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๐๘ รายงานของที่ปรึกษาส่วนภูมิภาคของอีคาเฟ่เกี่ยวกับงานที่ได้รับมอบหมายให้ศึกษาในประเทศไทย เมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๐๘ กับรายงานของคณะอนุกรรมการพิเศษของสภาพัฒนาการเศรษกิจแห่ง-ชาติเกี่ยวกับเรื่องพาณิชย์นาวี ซึ่งทั้งมวลนี้ คณะรัฐมนตรีก็ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๐๙ เห็นชอบด้วยที่จะจัดให้มีพาณิชย์นาวีของประเทศไทยขึ้น กับมอบหมายให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติเป็นเจ้าของเรื่องเพื่อจัดทำโครงการต่อไป และบัดนี้ก็ปรากฏว่าความขลุกขลักของการดำเนินงานยังตกอยู่ที่ว่ามีท่านผู้ที่มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบในการงานยังคงเห็นว่า ความจำเป็นยังมีอยู่ที่จะต้องนำเอาผู้ชำนาญจากต่างประเทศมาวางแผน วางโครงการ วางแนวทาง ที่จะให้ไทยได้ใช้สำหรับดำเนินงานสร้างพาณิชย์นาวีของไทยสืบต่อไป ข้าพเจ้าผู้เสนอในฐานะนักศึกษาในทางเศรษฐศาสตร์สมุทร (MARITIME ECONOMIC) และสนใจในเรื่องนี้มาเป็นเวลานาน และทั้งได้มีประสพการณ์มาพอประมาณในธุรกิจของการเดินเรือ ได้เห็นอุปสรรค ได้ติดต่อประสานงานกับชาวต่างชาติในขั้นบริหารมาหลายชาติ จึงรู้สึกว่าออกจะมีภาษี

อยู่บ้างในด้านความรู้ในเรื่องนี้แม้แต่ผู้วินิจฉัยที่เป็นเศรษฐกร และเมื่อมีความรู้สึกอยู่เช่นนี้ การที่จะนิ่งดูดายให้งานดำเนินไปในทางผิดพลาดก็คงจะไม่ถูกแก่วิสัยของพลเมืองที่ดีของชาติ ฉะนั้น หากจะถือว่าไม่ใช่หน้าที่และละเลยไป ถ้าความเสียหายบกพร่องเกิดขึ้นเท่าไม่ตรงกันกับความคิดเห็นของข้าพเจ้าแล้ว ข้าพเจ้าก็จะต้องรู้สึกมีภาระแห่งความรับผิดชอบอยู่ด้วย ฉะนั้น จึงขอประทานเสนอความเห็นควรสร้างพาณิชย์นาวีของไทยไว้เพียงเลา ๆ เป็นโครงการพัฒนาการต่อจากพาณิชย์นาวีที่มีอยู่แล้วในปัจจุบัน ดังนี้

การจะสร้างพาณิชย์นาวีขึ้นนั้น ก่อนที่จะพิจารณาวางแผนโครงการอะไรลงไป ข้าพเจ้าขอให้วินิจฉัยให้แน่ชัดไปเสียก่อนว่าเพื่อแก้ข้อบกพร่องอะไรกันแน่ เพราะถ้าหากจะทำเพราะการขึ้นค่าระวางของเรือต่างชาติกลุ่มหนึ่ง หรือเพราะคำขอร้องของผู้ส่งสินค้าออกที่ไม่พอใจในอัตราค่าระวางเรือ หรือเพื่อจะมุ่งหมายนำธงไทยไปอวดชาติอื่นว่าเขามีเราก็มีบ้างแล้วก็ออกจะไม่มีความหมายพอเลย เพราะงานการพัฒนาการพาณิชย์นาวีของชาตินี้เมื่อจัดทำเข้าแล้ว ก็จะต้องดำเนินการใหญ่โตใหญ่กว่าหลายกระทรวงทะบวงกรมซึ่งบริหารงานอยู่ในปัจจุบันนี้ แต่ทั้งนี้ก็มิได้หมายความว่าจะมากอบโกยเอาเงินของรัฐบาลไปใช้จ่ายกันอย่างมหาศาล เพราะการส่งเสริมพาณิชย์นาวีนี้หากทำถูกต้องแล้วทุนก็คงจะไม่มาก และผลได้ในทางส่วนรวมก็จะเกินคุ้ม แต่ทั้งนี้จะต้องเป็นการกระทำที่ถูกวิธีไม่ใช่ไปเอาคนอื่นเขามาวางแผนให้เสร็จแล้วก็ไปซื้อของ ๆ เขาอีก ทั้งพวกเขาก็จะเป็นพวกที่เราจะต้องไปแข่งขันด้วย

ขั้นแรกที่ควรจะเข้าใจเสียก่อนก็คือพาณิชย์นาวี ควรเกิดขึ้นในเมื่อจะนำประโยชน์มาสู่การเศรษฐกิจของประเทศเป็นจุดหมายเบื้องต้น ส่วนผลพลอยได้อื่น ๆ ที่สืบมานั้นก็เป็นส่วนประกอบรอง ๆ ลงไป เช่น การส่งเสริมการป้องกันประเทศชาติ การเผยแพร่เกียรติภูมิของประเทศชาติให้โลกได้รับรู้ยิ่งขึ้นอะไรเหล่านี้ สำหรับประโยชน์ในทางเศรษฐกิจนั้นหากจะมองตามลำดับไป การสร้างพาณิชย์นาวีก็คือการสร้างระบบ

บริการขนส่งทางทะเลของชาติขึ้นเพื่อให้มีหลักของตนเองบ้าง ไม่ต้องไปอาศัยคนอื่นเป็นมือเป็นเท้าสำหรับเคลื่อนสินค้าของเราได้ ไม่ว่าจะเข้ามาในประเทศหรือออกไป และในการกระทำเช่นนี้ผลสะท้อนที่จะได้รับก็คือการงานของพวกพ่อค้าทั้งผู้สั่งและผู้ส่งสินค้า และต่อจากนั้นก็คือผู้ผลิตที่ได้จัดทำสินค้าขึ้นเพื่อป้อนให้พ่อค้าส่งออกไปขายอีกโสตร์หนึ่ง สำหรับสินค้าเข้าก็เช่นกัน เมื่อพ่อค้าสั่งเข้ามาก็จำหน่ายไปยังผู้ที่ต้องใช้ต้องกิน ไม่ว่าผู้ใช้ผู้กินนั้นจะนำไปประกอบอุตสาหกิจต่อหรือจะไปบริโภคโดยตรง ซึ่งทุกขั้นที่ได้ดำเนินไปล้วนกระทบกระเทือนถึงการยังชีพ การอยู่ดีกินดี การสมบูรณ์พูนสุขของประชากร ซึ่งเป็นบั้นปลายของการพัฒนาการเศรษฐกิจของชาตินั่นเอง ฉะนั้น ต่อไปนี้จึงควรวินิจฉัยปัญหาในเรื่องดุลย์การค้าและวิธีการค้าของประเทศไทยที่ปฏิบัติอยู่ให้พอกระจ่างเสียก่อนบ้าง แล้วพิจารณาต่อไปเกี่ยวกับผู้ที่ถูกกระทบกระเทือนเกี่ยวกับเรื่องบริการของเรือและปัญหาต่อ ๆ ไปตามลำดับดังนี้.—

ดุลย์การค้าและวิธีการค้าในปัจจุบัน

จากสถิติการค้าของเรากับต่างประเทศตลอดระยะเวลาที่ล่วงมาจะเห็นได้โดยชัดแจ้งว่า มูลค่าของสินค้าเข้าและออกได้ทวีปริมาณและจำนวนสูงขึ้น และสูงขึ้นทุกปีเป็นลำดับ และก็ยังไม่มีทีท่าจะหยุดหรือโน้มต่ำลง จึงเป็นเครื่องแสดงให้เห็นอำนาจของการซื้อและการขายของประเทศกำลังเจริญเติบโตขึ้นทุกขณะเช่นกัน แต่เบื้องหลังความเจริญได้แฝงประเด็นที่หนักอกหนักใจของผู้บริหารประเทศก็คือ การเสียดุลย์จากการค้า เพราะปรากฏว่ามูลค่าของสินค้าเข้ามีมูลค่าสูงกว่าสินค้าออกโดยตลอดเวลามาเช่นกัน และยังจะต้องรับภาวะการเสียดุลย์ดังกล่าวนี้ไปอีกนานเท่าใดก็ยังไม่มีผู้ใดสามารถจะระบุหรือคาดการณ์ได้โดยแน่ชัด ดังจะเห็นได้จากสถิติมูลค่าของสินค้าเข้าและสินค้าออก และการเสียดุลย์เพียงระยะ ๕ ปีเท่านั้น ดังนี้.-

พ.ศ.	สินค้าเข้า/ล้านบาท (ซี.ไอ.เอฟ.)	สินค้าออก/ล้านบาท (เอฟ.โอ.บี.)	เสียดุลย์/ล้านบาท
๒๕๐๔	๑๐,๒๘๗	๙,๙๙๗	๒๙๐
๒๕๐๕	๑๑,๕๐๔	๙,๕๒๙	๑,๙๗๕
๒๕๐๖	๑๒,๘๐๒	๙,๖๗๖	๓,๑๒๖
๒๕๐๗	๑๔,๐๔๘	๑๒,๓๘๗	๑,๖๖๑
๒๕๐๓	๑๕,๒๐๐	๑๒,๙๐๐	๒,๓๐๐

รวมยอดเสียดุลย์การค้า ๕ ปี รวมเป็นเงินประมาณ ๙,๓๕๒ ล้านบาท หรือเกือบเท่ามูลค่าของสินค้าส่งออกในปี ๒๕๐๔ หรือ ๒๕๐๕ หรือ ๒๕๐๖

หมายเหตุ : ก. มูลค่าของสินค้าเข้าและออกของไตรมาสสุดท้ายของปี ๒๕๐๘ ได้จากคาดการณ์ของแผนกการค้าระหว่างประเทศ กองวิชาการ ฯ กรมการสนเทศ กระทรวงเศรษฐการ

ข. สินค้าเข้าซึ่งมีปริมาณสูงในระยะปีหลัง ๆ นี้ อันที่จริงควรจะคำนึงได้ว่า สินค้าประเภทช่วยผลิต (PRODUCER'S GOODS) ซึ่งนำเข้ามาช่วยในการพัฒนาประเทศมี กรมชลประทาน การไฟฟ้าการ สร้างทางการรถไฟ การสร้างโรงงาน ซึ่งในอนาคตควรหมายถึงการเพิ่มทวีคูณของสินค้าขาออก ไม่ใช่สินค้าที่ดับสลายไปโดยการอุปโภคและบริโภค (CONSUMER'S GOODS)

การสรุปมูลค่าของสินค้าเข้าในราคา ซี.ไอ.เอฟ. (รวมค่าประกันภัยทางสมุทร์และค่าระวางเรือ) และมูลค่าของสินค้าออกในราคา เอฟ.โอ.บี. (เฉพาะราคาของสินค้า) ดังนี้ เพราะเรายังไม่มีกำลังต่อรองโดยกองเรือพาณิชย์ของไทยเพียงพอที่จะอำนวยการขนส่งทางทะเลสู่เมืองท่าที่สำคัญต่าง ๆ ต่อสินค้าเข้าและออกของประเทศไทย ฉะนั้นค่าระวางขนส่งทางทะเล และค่าประกันภัยทางสมุทร์ จึงจำต้องตกเป็นค่าบริการแก่ต่าง

ประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ทำการสั่งสินค้าเข้าในราคา ซี ไอ.เอฟ. จะต้องส่ง LETER OF CREDIT ล่วงหน้าไปก่อนเต็มตามมูลค่าของราคาสินค้าบวกค่าระวางเรือสูงสุดในขณะนั้น และค่าประกันภัยทางสมุทรให้แก่ผู้ขายในต่างประเทศ ซึ่งตรงกันข้ามถ้าผู้ทำการสั่งสินค้าเข้าซื้อในราคา เอฟ.โอ.บี. ก็จะจ่ายเพียงมูลค่าของราคาสินค้าเท่านั้น แล้วใช้บริการเรือและการประกันภัยได้ตามสะดวก หรือจะใช้บริการเดินเรือของเรา (ถ้ามี) และบริการประกันภัยทางสมุทรภายในประเทศก็ได้ แม้ว่าในขณะนี้บริการเดินเรือของเราจะยังมิได้มีเส้นทางเดินเรือประจำกับเมืองท่าที่ตราส่งสินค้าอยู่ก็ตาม หากผู้ทำการสั่งสินค้าเข้าซื้อโดยระบบ เอฟ.โอ.บี. ก็มิต้องจ่ายค่าระวางเรือและค่าประกันภัยทางสมุทรล่วงหน้าแก่ผู้ขายไปก่อน และจะพึงจ่ายค่าระวางเรือก็ต่อเมื่อสินค้าที่ตนสั่งซื้อนั้นได้มาถึงท่าเรียบร้อยแล้ว เป็นการผ่อนคลายภาวะทางการเงินของผู้ทำการสั่งสินค้าให้หมุนเวียนในทางอื่นที่มีความจำเป็นยิ่งกว่า แม้อย่างน้อยก็ชั่วขณะหนึ่งจนกว่าสินค้านั้น ๆ จะเดินทางมาถึง และโดยเฉพาะอย่างยิ่งการจ่ายค่าระวางเรือแก่บริษัทผู้แทนสายการเดินเรือเป็นเงินตราสกุลไทย หาใช่เป็นสกุลอื่นดังที่ต้องจ่ายล่วงหน้าเช่นในระบบ ซี.ไอ.เอฟ. ไม่ และการประกันภัยทางสมุทรของสินค้าที่สั่งยังอาจเป็นประโยชน์แก่บรรดาบริษัทประกันภัยภายในประเทศเราได้อีกสถานหนึ่งด้วย

อนึ่ง ผู้ขายในต่างประเทศแม้จะขายสินค้าของตนแก่ผู้ซื้อของไทยในระบบ ซี.ไอ.เอฟ. และได้รับค่าระวางเรือล่วงหน้าแล้วก็ตาม แต่เพื่อเป็นการป้องกันตนเองอันอาจประสพการเปลี่ยนแปลงของอัตราค่าระวางได้ภายหลัง ผิดแผกไปจากอัตราค่าระวางหลัก (BASIS RATE OF FREIGHT) ที่ได้ระบุไว้โดยแน่ชัดในขณะตกลงซื้อขายกัน จึงวางมาตรการอย่างหนึ่งระบุไว้ในสัญญาซื้อขายมีความว่า "การผันผวนใด ๆ จากอัตราค่าระวางหลัก ต้องเป็นภาระของผู้ซื้อทั้งสิ้น" (ANY FLUCTUATION FROM BASIS RATE OF FREIGHT, SHOULD BE BORNE BY BUYER (S)) โดยนัยดังกล่าวแล้วนี้ ผู้ขายจึงปลอดภัยจากเหตุการณ์อันคาดไม่ถึง (UNFORESEEN CIRCUMSTANCES) และยัดเยียดกลับมาเป็นภาระแก่ผู้ทำการสั่งสินค้าของไทยโดยตรง

ความจริงอำนาจของผู้ทำการสั่งสินค้าเข้า (รวมทั้งองค์การค้าที่มีสัญญาต่อรัฐ, รัฐวิสาหกิจ และเอกชน เพื่อจำหน่ายให้แก่รัฐ) เป็นปัจจัยสำคัญยิ่งแก่การพัฒนาการกองเรือพาณิชย์ของไทย ในการที่จะบันดาลให้สินค้าที่ตนจะสั่งเข้ามาภายในประเทศจะใช้บริการเดินเรือใดหรือจะเป็นบริการเดินเรือภายใต้ธงไทย (ถ้ามี) ก็ย่อมทำได้ โดยผู้ขายสินค้าในต่างประเทศไม่สามารถจะบังคับให้ผู้ซื้อ (ผู้สั่งสินค้าเข้าของเรา) ใช้บริการของเรือบริษัทนั้นหรือบริษัทนี้ที่เขาปรารถนาได้ หากผู้ซื้อฝ่ายเราไม่สมัครใจ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าผู้สั่งสินค้าเข้านั้น ๆ ซื้อในระบบ เอฟ.โอ.บี. ด้วยแล้ว ถ้าเป็นสินค้ามีปริมาณมากพอ ผู้สั่งสินค้าเข้าจะเช่าเรือ เหมาเรือ หรือตกลงกับบริษัทเรือใดไปรับขนสินค้านั้น ๆ เสียเองก็ย่อมทำได้ (เว้นเสียแต่ในกรณีย์เช่นปัจจุบัน เมื่ออัตราค่าเช่าเรือสูงยิ่ง เพราะประเทศขนาดใหญ่และประเทศที่ขาดแคลนอาหาร ต้องระดมการเช่าเรือขนอาหารที่ซื้อจากต่างประเทศเข้าประเทศตน) แต่ภาวะการค้าในปัจจุบันนี้หาเป็นเช่นนั้นไม่ เพราะพ่อค้าของเราต้องการความสะดวก สั่งซื้อสินค้าในราคา ซี.ไอ.เอฟ. จ่ายเงินเป็นค่าสินค้า บวกค่าประกันภัยทางสมุทร บวกค่าระวางบรรทุกทางทะเลไปให้ผู้ขายเพียงครั้งเดียวแล้วก็หมดกังวล เพียงแต่จะรอคอยสินค้านั้นจะเดินทางมาถึงเท่านั้น ปัดภาระการจัดหาเรือและการประกันภัยให้เป็นหน้าที่ของผู้ขายในต่างประเทศไปอย่างน่าเสียดายยิ่ง ทั้ง ๆ ที่ส่วนใหญ่ของสินค้าขาเข้ามายังประเทศไทยโดยเรือ ภายใต้ธงไทยก็เป็นปัญหาใหญ่ที่สุดของผู้ที่จะริเริ่มสนใจกับบริการธุรกิจการเดินเรือจะต้องคำนึงถึงอย่างหนักเหนือกว่าสิ่งใดทั้งสิ้น และการแตกต่างระหว่างค่าระวางเรือนี้อาจหมายถึงผลกำไรที่งดงามบวกให้แก่ผู้ดำเนินธุรกิจนั้นด้วย.

ในปี ๒๕๑๘ ปริมาณผู้ทำการสั่งสินค้าเข้ามายังประเทศไทยรวมทั้งสิ้นมีมูลค่าประมาณ ๗๕.๒ พันล้านบาท (หนึ่งหมื่นห้าพันล้านบาทเศษ) สูงกว่าปี ๒๕๐๗ ประมาณ ๒,๑๕๒ ล้านบาท หากจะคิดเป็นค่าระวางขนส่งทางทะเลเพียงร้อยละ ๑๑ (ความจริงควรเป็นร้อยละ ๑๒ เพราะได้มีการเพิ่มค่าระวางหลายครั้งเมื่อปี ๒๕๐๘ สำหรับปีก่อน ๆ เคยคำนวนเพียงร้อยละ ๑๐ ซึ่งผู้ชำนาญโดยทั่วไปก็เห็นพ้องต้องกัน

แล้วว่าสมควร) จากมูลค่าของสินค้าเข้าก็จะเป็นเงินถึง ๑,๖๗๒ ล้านบาท และหากเรามีกองเรือพาณิชย์พอเพียง และได้รับการสนับสนุนส่งเสริมจากบรรดาผู้ทำการสั่งสินค้าเข้า ทั้งขององค์การค้าที่มีสัญญากับรัฐ, รัฐวิสาหกิจ และเอกชน ให้โอกาสแก่เรือไทยเพียงร้อยละ ๒๐ เท่านั้น ก็จะมีมูลค่าถึง ๓๓๔ ล้านบาทเศษ นับว่าเป็นเรื่องพึงสนใจเพื่อประโยชน์ส่วนรวม โดยผู้ทำการสั่งสินค้าเข้าซื้อในระบบ เอฟ.โอ.บี. เท่านั้น จะก่อประโยชน์ได้ ๒ ประการ คือ ประการแรกแก่กองเรือพาณิชย์ของชาติได้สินค้าไม่ให้ขาดสินค้าขากลับดังที่เกรงกันนัก ประการหลังแก่ตัวผู้ทำการค้าเอง เพราะเป็นการผ่อนคลายภาวะทางเงินไปได้ชั่วขณะหนึ่งกว่าสินค้าจะมาถึงและเพิ่มพูลรายได้ให้อีกดังนี้

มูลเหตุที่ผู้ทำการสั่งสินค้าเข้าไม่นิยมการซื้อในระบบ เอฟ.โอ.บี. ก็เนื่องจากข้อเท็จจริง ๒ ประการ ประการต้นเนื่องจากกองเรือค้าของไทยไม่สามารถเป็นบริการเดินเรือเป็นประจำในสายการเดินเรือกับเมืองท่าที่มีการติดต่อซื้อและขายสินค้าได้กว้างขวางและสม่ำเสมอ พ่อค้าจึงเกรงการกลั่นแกล้งนานาประการจากกองเรือค้าของเทศหากเรือไทยหยุดชะงักหรือเลิกกิจการไป ประการสุดท้ายจากความไม่สะดวกทางด้านกรมศุลกากร เพราะถ้าพ่อค้าสั่งสินค้าเข้ามาในราคา ซี.ไอ.เอฟ. ทางพนักงานเจ้าหน้าที่ประเมินราคาสินค้าของกรม ฯ ก็จะประเมินราคาได้เต็มเม็ดเต็มหน่วยจากใบแจ้งราคาสินค้าของผู้ขาย (SELLER'S INVOICE) ในราคารวม (มีทั้งมูลค่าของสินค้าบวกค่าประกันภัยทางสมุทร์และบวกค่าระวางเรือ) และเมื่อพ่อค้าได้จัดการชำระค่าภาษีอากรเรียบร้อยก็จะนำสินค้าออกได้ทันที นับว่าสะดวกและรวดเร็วทันต่อการซื้อขายแข่งขันกันในตลาด ทันต่อเวลาซึ่งพ่อค้าถือว่าเป็นทั้งเงินและทั้งทอง แต่ถ้าหากสินค้ารายเดียวกันนี้สั่งเข้ามาในราคา เอฟ.โอ.บี. และทั้ง ๆ ที่ใบแจ้งราคาสินค้าของผู้ขายก็ระบุยืนยันในราคา เอฟ.โอ.บี. (ซึ่งมีเพียงมูลค่าของสินค้าเท่านั้น) กำกับไว้แล้วก็ตาม ทางพนักงานเจ้าหน้าที่ประเมินราคาสินค้าเข้าของกรม ฯ จะยังไม่ยอมทำการประเมินเพื่อเรียกเก็บภาษีอากร เพราะถือว่าเป็นราคาสุทธิและต่ำ พ่อค้าจะกลับไปนำหลักฐานต่าง ๆ มา

ประกอบเพิ่มเติม อาทิ จากบริษัทประกันภัยทางสมุทร และจากบริษัทเรือที่รับการบรรทุกสินค้านั้น ๆ นำเข้ามาคือใบเสร็จรับเงินมามอบให้ทางการยึดถือไว้เพื่อพิสูจน์ว่าราคาสินค้ารายนี้เป็นราคา เอฟ.โอ.บี. โดยแท้จริง จึงจะทำการประเมินเรียกเก็บภาษีอากรต่อไปได้ การที่พ่อค้าจำปฏิบัติให้ต้องตามวิธีการอันละเอียดพิศดารของทางราชการเช่นนี้ก็เพื่อให้เป็นไปตามระเบียบและข้อบังคับของทางราชการที่มีอยู่ แต่ทางด้านพ่อค้าผู้ต้องทำการแข่งกับเวลา, แข่งกับกฎข้อบังคับการขนส่งซึ่งห้ามใช้รถบรรทุกบางเวลาในตอนเช้า และบางเวลาในตอนบ่ายของเจ้าพนักงานควบคุมการจราจรทางบก, แข่งกับวันหยุดราชการประจำ, แข่งกับวันหยุดในงานพระราชพิธีหรือวันนักขัตฤกษ์ และอาจมีวันหยุดชดเชย หรือวันหยุดจร ซึ่งบรรดาธนาคารพาณิชย์ก็ได้อนุโลมให้หยุดตามไปด้วย (แต่ดอกเบี้ย "สินเชื่อทางพาณิชย์กรรม" (COMMERCIAL CREDIT) กลับมิได้หยุดตามไปเช่นกัน) ประกอบกับสถานที่ตั้งของกรมศุลกากรก็ดี, บริษัทประกันภัยทางสมุทรก็ดี, บริษัทเรือก็ดี และแม้แต่สถานที่ประกอบพาณิชย์กรรมของพ่อค้าเองก็ดี หาได้อยู่รวมในบริเวณใกล้จุดสัญจรเดียวกันไม่ ต่างก็แยกกันไปคนละมุมเมือง นอกจากจะเสียค่าพาหนะในการเดินทางเพิ่มขึ้น และเสียเวลาแล้ว หากพ่อค้านำหลักฐานดังกล่าวกลับมาให้ได้ไม่ทันกำหนดเวลาปฏิบัติงานของราชการในวันนั้น ก็ต้องมาใหม่ในวันรุ่งขึ้น ค่าโรงพักสินค้าของการท่าเรือแห่งประเทศไทยก็จะเพิ่มอัตราค่าพักสินค้านั้นออกไปอีกหนึ่งวันด้วย (แต่ความจริงเงินเพิ่มหรือเงินชดเชยความไม่สะดวกนี้ พ่อค้าเพียงสำรองทดแทนไปก่อนและเรียกเก็บจากผู้กินผู้ใช้ประจำภายหลัง) โดยนัยแห่งสาเหตุที่กล่าวแล้วนี้เป็นมูลฐานบ่อเกิดแห่งอุปสรรค พ่อค้าจึงตัดความยุ่งยากและกังวลใจของตนเสีย โดยหันไปสั่งซื้อสินค้าในระบบ ซี.ไอ.เอฟ. ซึ่งสะดวกกว่าดังกล่าวแล้ว เป็นประโยชน์แก่ชาวเทศ ขาดประโยชน์แก่ชาวไทยไปอย่างน่าเสียดายยิ่ง ทั้งนี้เพราะการรู้เท่าไม่ถึงการณ์ของพ่อค้าเอง หรือไม่ได้คำนึงนึกคิดให้ถ่องแท้พอเพียงประกอบด้วย หากวิเคราะห์โดยถี่ถ้วนแล้วจะเห็นว่า เพียงปี ๒๕๐๘ ปีเดียวเท่านั้น เงินค่าบริการขนส่งทางทะเลจากการสั่งซื้อสินค้าเข้ามายังประเทศไทยโดยสมัครพรรคพวก

ตนนั้นจะมีมูลค่าถึง ๑,๖๗๒ ล้านบาท และค่าประกันภัยทางสมุทร์ (.๕ % หรือครึ่งเปอร์เซ็นต์) จะมีมูลค่าถึง ๘๓.๖ ล้านบาท รวมทั้งสองบริการเป็นเงิน ๑,๗๕๕.๖ ล้านบาท แฝงตนอยู่ในราคาของสินค้าที่สั่งเข้ามาในราชอาณาจักรไทย และเงินก้อนนี้เมื่อหมุนเวียนอยู่ในสังคมเศรษฐกิจของประเทศไทยแล้วก็จะเป็นพลานุภาพอันสูงส่งที่จะผลักดันการพัฒนาการเศรษฐกิจของประเทศไทยในฐานะส่วนรวมและส่วนตัวของแต่ละพ่อค้าให้เข้าสู่ระดับที่สูงขึ้นได้อีกอย่างแน่นอน แม้จะเปรียบกับการค้าจำบังประเภทอื่น เช่น การส่งเสริมการท่องเที่ยว ดูก็ยังจะมีภาษีกว่า

ส่วนใหญ่ของสินค้าส่งออกจากประเทศไทยเป็นผลิตภัณฑ์ปฐมและเป็นไปตามฤดูกาล (ซึ่งโดยปกติแล้วสินค้าแต่ละชนิดมีระยะเวลาส่งออกไปจำหน่ายได้สืบเนื่องติดต่อกันไม่เกิน ๔ เดือน ผิดกับผลิตผลทางหัตถกรรมของต่างประเทศ ซึ่งอาจสามารถส่งต่อเนื่องกันได้ระยะเวลาขวบปี) พ่อค้าผู้ทำการส่งออกต้องต่อสู้รักษาตลาดกับบรรดาประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคส่วนนี้ของโลกที่มีผลิตภัณฑ์ส่งออกสู่แหล่งซื้อแหล่งเดียวกันกับไทย ซึ่งรัฐบาลก็คงจะตระหนักในเรื่องนี้อยู่ จึงพยายามเพิ่มพูลปริมาณการมีสินค้าออกให้มากขึ้นและขยายอาชีพแก่ประชากร โดยใช้เงินจำนวนมากในการสร้างเขื่อน, ทำนบ และอ่างเก็บน้ำ ก็เพื่อให้มีแหล่งเพาะปลูกมากขึ้น ส่งบรรดาผู้ทรงคุณวุฒิทางเกษตรกรรมไปแนะนำกสิกรให้รู้หลักปฏิบัติในทางที่ถูกที่ควร เพื่อให้ได้ผลผลิตทางเกษตรมากและมีคุณภาพดีขึ้น สร้างถนนหนทางทั้งขยายและปรับปรุงก็เพื่อให้พืชผลผลิตออกจากแหล่งเพาะปลูกเข้าสู่ตลาดการค้ารวดเร็ว ประหยัดและสะดวกขึ้น การขยายและเพิ่มท่าเรือตลอดจนเพาหนะ ก็เพื่อรับปริมาณการผลิตออกสู่ตลาดโลกเพิ่มทวีขึ้น สิ่งเหล่านี้เมื่อสำเร็จผล คงจะหมายถึงเสถียรภาพในทางเศรษฐกิจของชาติไทยยกระดับการครองชีพของประชากรให้มีกินมีใช้พอเพียง ไม่ต้องหวาดกลัวการที่ลูกหลานจะเกิดมาแย่งกินแย่งใช้, ฉะนั้น การทนุบำรุงให้มีสินค้าไปขายมากขึ้น เปิดแดนใหม่แห่งการทำมาหากินซึ่งจะนำมาด้วยเงินตราต่างประเทศ มาเพิ่มพูลกำลังการซื้อของชาติ และอำนาจแห่งการต่อรองในการเจรจาระหว่างชาติ นี่แหละคงจะเป็นจุดหมายปลายทางที่ประสงค์

ฉะนั้น การส่งเสริมเพื่อเพิ่มผลิตภัณฑ์ปฐมทางเกษตรให้มีออกสู่ตลาดโลกให้มากยิ่งขึ้นนั้นเป็นปฏิบัติการที่ดี และถ้าสามารถปรับปรุงกองเรือพาณิชย์ ทั้งที่มีอยู่และกำลังจะก่อกำเนิดขึ้นเพื่อรับปริมาณผลผลิตให้เป็นการสอดคล้องร่วมไปด้วยก็จะเหมาะสมที่สุด มิใช่ผลิตเพิ่มให้มากยิ่งขึ้นเพื่อก่อประโยชน์แก่บริการเรือต่างธงทวีเรือเข้ามารับสินค้าที่มากขึ้น ซึ่งเท่ากับเพิ่มความเป็นปึกแผ่นและแข็งแกร่งแก่เรือเทศยิ่งขึ้น และถ้าเหตุการณ์บังเอิญเป็นไปเช่นกล่าวนี้ก็น่าเศร้าใจ เสมือนดังส่งเสริมสิ่งมีชีวิตที่คอยแย่งอาหารเราอยู่ในร่างกาย แม้จะบำรุงเท่าใดตัวของเราก็จะเจริญเติบโตไม่ได้ นอกเสียจากอาหารนั้นจะไปบ้อนอวัยวะของเราเอง แต่หากรัฐตั้งใจแน่วแน่และจริงจังเพื่อส่งเสริมพาณิชย์นาวีและธุรกิจทางทะเลของชาติแล้ว การดำเนินงานก็ดี และการวางมาตรการต่าง ๆ ก็ดี จะต้องรัดกุมเคร่งครัด จะหยุดหรือถอยไม่ได้ มิฉะนั้นบรรดาธุรกิจที่เกี่ยวข้องจะต้องประสพกับความหายนะ และพ่อค้าที่ให้ความร่วมมือแก่กองเรือค้าไทยจะถูกบีบบังคับจากกองเรือค้าเทศมากยิ่งขึ้นกว่าเดิมเพราะการบากหน้าไปหาเขาในเมื่อหมดที่พึ่งจากการเอาจริงเอาจังของรัฐ

ยอดมูลค่าของสินค้าส่งออกของประเทศในปี ๒๕๐๘ รวมทั้งสิ้นประมาณ ๑๒.๙ พันล้านบาท (หนึ่งหมื่นสองพันเก้าร้อยล้านบาท) เป็นสถิติสูงสุดของการส่งสินค้าออกของประเทศ (สูงกว่าปี ๒๕๐๗ ประมาณ ๕๐๐ ล้านบาทเศษ) โดยปกติความสมบูรณ์พูลสุขของประเทศใดก็ตาม จะต้องปรากฏว่ามูลค่าของสินค้าขาออกสูงท่วมท้นมูลค่าของสินค้าขาเข้าทั้งนั้น (ไม่ในลักษณะของ "ประจักษ์ – VISIBLE" ก็ต้องเป็น "จำบัง – INVISIBLE") จึงจะดำรงและแผ่ความสันติสุขแก่ปวงชนในรัฐได้ เพราะรัฐมีเสถียรภาพทางเศรษฐกิจมั่นคง และยังจะสามารถเอื้ออารีย์แก่นานาประเทศที่เป็นมิตรต้องการความช่วยเหลือหากจำเป็น และความอนุเคราะห์ถ้อยทีก็ย่อมมีผลให้เกิดถ้อยอาศัยได้ในภายหลัง ในทางรักษาความมั่นคงทางสวัสดิภาพและความปลอดภัยซึ่งน่าจะเป็นเงาตามมาได้ในตัวเพราะอย่าว่าแต่ประเทศเล็กเลย แม้แต่ประเทศใหญ่

เท่าใหญ่ขนาด "พญาราชสีห์" ก็สำนึกแล้วว่า วันหนึ่งตนอาจต้องอาศัย "หนู" ก็ได้ ฉะนั้น เพื่อให้บรรลุจุดอันพึงปรารถนาในอนาคตอันใกล้นี้ ส่วนหนึ่งในโครงการเพื่อให้สัมฤทธิ์ผลคือ สร้าง "พลังการต่อรอง" (BARGAINING POWER) ทางการค้าขึ้น เพื่อให้ผู้ทำการส่งสินค้าออกและผู้ทำการสั่งสินค้าเข้าใช้พลังนี้เข้าต่อรองการซื้อและการขายกับพ่อค้าชาวเทศได้ง่ายและสะดวกขึ้น พลังการต่อรองทางการค้านี้ก็คือการจัดตั้งกองเรือพาณิชย์ของไทยขึ้น และพลังนี้มิใช่สำคัญเฉพาะประเทศเรา แต่เป็นของทุก ๆ ประเทศที่มีการค้าแต่ไม่มีกองเรือพาณิชย์เป็นของตนเองเพียงพอจึงจำต้องผูกพันเศรษฐ-กิจของชาติให้ขึ้นอยู่กับอารมณ์ของกองเรือพาณิชย์ต่างธงเช่นนี้ เป็นสิ่งที่มิบังควรให้ทรงอยู่เป็นเวลานานเกินไปนัก จึงต่างตื่นตัวและขวนขวายสร้างหรือจัดให้มีกองเรือค้าของตนเองขึ้นมา ทั้ง ๆ ที่บางประเทศไม่มีอาณาเขตของตนจดฝั่งทะเลเลยก็เพียรพยายามมีขึ้นจนสำเร็จโดยทำการลำเลียงสินค้าทั้งเข้าและออกตามแม่น้ำลำคลองเป็นระยะทางตั้ง ๗๐๐ – ๘๐๐ ไมล์ จนถึงฝั่งทะเลซึ่งขออาศัยคนอื่นเขาใช้ ดังนี้เป็นต้น ทั้งนี้ก็เพื่อจุดประสงค์อันเดียวคือ เพื่อตรึงอัตราค่าระวางสินค้าทั้งเข้าและออกของตนให้อยู่ในระดับที่ค่อนข้างเป็นธรรมต่อธุรกิจและสังคมการค้าเป็นส่วนรวม และเพื่อรักษาตลาดซื้อและขายสินค้าไว้มิให้บริการกองเรือค้าต่างธงผนึกค่าระวางเข้าไปในราคาของสินค้าตามใจชอบ ดังเช่นบริการเดินเรือต่างธงกลุ่มหนึ่งได้วางอัตราค่าบรรทุกสินค้าปุยนุ่นและปอจากประเทศไทย สูงกว่าปุยนุ่นของอินโดนีเซียและปอของปากีสถานไปสู่ตลาดแหล่งเดียวกัน ทั้ง ๆ ที่เส้นทางเดินเรือจากประเทศนั้น ๆ ไกลกว่าจากประเทศไทย ดังนี้เป็นต้น ฉะนั้น จะเห็นได้ว่าธุรกิจการค้าของบรรดากองเรือสินค้าต่างธง เป็นพลังอันหนึ่งที่จะสร้างอำนาจซื้อหรือขายให้ตกอยู่กับตลาดของฝ่ายใดก็ได้ ถ้าประเทศนั้น ๆ ไม่มีกำลังทางพาณิชย์นาวีเป็นดุลย์อำนาจให้กับการค้าของตนเองพอ แม้จะร้องขอให้คอแตก อ้างเหตุผลสวรรค์วิมาน ผู้แก้ก็ยังแก้ได้ ก็ย่อมจะต้องตกอยู่ในภาวะของผู้จำยอมอยู่เสมอและตลอดไป จนกว่าจะได้รับการปรับปรุงให้มีสัดส่วนเท่ากับฐานะ

การค้าของประเทศขึ้น และบัดนี้ถึงเวลาแล้วที่พึงสร้าง "พลังการต่อรอง" อย่างจริงจังกันเสียที

จากมูลค่าของสินค้าออกในปี ๒๕๐๘ มีประมาณ ๑๒.๙ พันล้านบาทนี้ หากจะคิดเป็นค่าระวางส่งสินค้าทางทะเลเพียงร้อยละ ๑๑ (ดังที่ได้กล่าวแล้วตอนก่อนว่าควรเป็นร้อยละ ๑๒) จากมูลค่าของสินค้าส่งออกก็จะเป็นเงินประมาณ ๑,๔๑๙ ล้านบาท เป็นมูลค่าของการประกันภัยทางสมุทร์ (อัตราร้อยละ .๕ หรือครึ่งเปอร์เซ็นต์) จะเป็นเงินประมาณ ๖๔.๕ ล้านบาท หรือจะคิดรวมเงินค่าบริการขนส่งสินค้าทางทะเลที่รับใช้สังคมธุรกิจการค้าของสินค้าเข้าและสินค้าออกของน่านน้ำอาณาเขตต์ไทยในปี ๒๕๐๘ เท่านั้น จะเป็นมูลค่าถึง ๓,๐๙๑ ล้านบาท หรือจะคิดรวมเงินค่าบริการประกันภัยทางสมุทร์ต่อสินค้าเข้า--ออก ของปี ๒๕๐๘ เช่นกัน จะเป็นมูลค่าถึง ๑๔๘.๑ ล้านบาท ฉะนั้น หากรวมมูลค่าของบริการทั้งสองประเภทเข้าด้วยกันแล้วจะเป็นมูลค่าถึง ๓,๒๓๙.๑ ล้านบาท ในปี ๒๕๐๘ เพียงปีเดียว และนับปีจะทวีสูงมากขึ้นตามความเพิ่มพูลของจำนวนประชากรและความเจริญของประเทศอย่างไม่หยุดยั้ง

อนึ่ง นอกเหนือจากปริมาณสินค้าเข้าและสินค้าออกจากประเทศไทยว่ามีมูลค่าเท่าใด พึงแก่การสนใจที่จะส่งเสริมปรับปรุงกองเรือค้าของไทยหรือไม่ และเพียงใดแล้ว ยังมีปริมาณสินค้าประจำท่ารอเรือผ่านอยู่อีกสองประเภท คือ "สินค้าระหว่างทาง" (WAY CARGO) และ "สินค้าถ่ายลำ" (TRANSHIPMENT CARGO) รออยู่ตามเมืองท่าต่าง ๆ ทั้งทิศตะวันออกและตะวันตก ซึ่งมากพอจะเป็นสินค้ารองจากสินค้าหลัก ณ ท่าบรรทุกต้นทาง เท่าที่สรุปลักษณะสินค้าต้นทางและระหว่างมานี้ก็เพื่อจะให้เกิดมี "พลังการปฏิบัติ" (OPERATION POWER) ขึ้นด้วยการจัดตั้งกองเรือพาณิชย์ภายใต้ธงไทยเพื่อเป็นสมบัติของชาติ เป็นพลังต่อรองที่มีประสิทธิภาพแก่พ่อค้าไทยในยามปกติ แต่ความคาดหวังไว้เช่นนี้จะประสิทธิ์ประสาทผลได้เต็มความมุ่งหมายหรือไม่นั้น ก็ต้องอาศัยความร่วมมือร่วมใจจากทั้งพ่อค้าผู้ทำการส่งสินค้าออกและจากหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องกับประโยชน์อันพึงมีพึงได้กับพ่อค้าเป็นปัจจัยสำคัญ คือ :—

ประการแรก — ด้านพ่อค้า ควรชี้ชวนให้ผู้ทำการส่งสินค้าออกซาบซึ้งและตระหนักในผลได้หรือผลเสียของการพึงเสนอขายสินค้าในระบบต่าง ๆ ซึ่งจะมีส่วนสัมพันธ์กับพลังการปฏิบัติของการเรือพาณิชย์ไทยประการใด ดังมีนัยเปรียบเทียบพอสังเขป ดังนี้.ๆ

ก. ซี.ไอ.เอฟ. = มูลค่าของสินค้ารวมค่าประกันภัยและรวมค่าระวางเรือ

ข. ซี.แอนด์ เอฟ. = มูลค่าของสินค้าและรวมเฉพาะแต่ค่าระวางเรือเท่านั้น

การเสนอขายทั้งสองประเภทนี้ สำหรับประเภท ก. ผู้ขายใช้บริการเรือและประกันภัยภายในประเทศได้ ส่วนประเภท ก. นั้น ใช้ได้เฉพาะบริการเรือได้เพียงประการเดียว.

ค. ซี.แอนด์.ไอ = มูลค่าของสินค้าและรวมเฉพาะค่าประกันภัยเท่านั้น

ง. เอฟ.โอ.บี. = มูลค่าของสินค้าแต่เพียงอย่างเดียว

การเสนอขายราคาทั้งสองประเภทนี้ สำหรับประเภท ค. นั้น ผู้ขายใช้บริการประกันภัยได้เพียงอย่างเดียว ส่วนประเภท ง. นั้น ผู้ขายใช้บริการอะไรของตนไม่ได้ทั้งสิ้น เป็นภาระของฝ่ายผู้ซื้อจะจัดหาเอง

ฉะนั้น ถ้าเราสร้างพลังปฏิบัติทั้งสองบริการ อย่างจริงจังขึ้นก็เท่ากับเป็นการเสริมพลังต่อรองให้แก่พ่อค้า เพื่อเสนอราคาบริการภายในประเทศให้ผู้ซื้อพิจารณาเปรียบเทียบกับบริการอื่น ๆ เพื่อความประหยัดและเหมาะสมกว่าโดยผู้ส่งออกรับหน้าที่จัดหาบริการเองดังนี้

ประการหลัง — ด้านหน่วยราชการ จากหลักปฏิบัติของหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องด้านผลประโยชน์ของพ่อค้า (กรมสรรพากร) ควรปรับปรุงแก้ไขระเบียบว่าด้วยการเก็บภาษีจากการค้า โดยยึดทั้งหลักปฏิบัติการที่เป็นธรรมและเป็นจริงคือจากยอดเงินสุทธิที่พ่อค้าได้รับจริงจาก "ใบแจ้งราคาสินค้า" (INVOICE) เช่น ผู้ขาย

ขายสินค้าของตนไปในราคา เอฟ.โอ.บี. ผู้ขายก็จะถูกเรียกเก็บภาษีการค้าก็ในราคาของ เอฟ.โอ.บี. ซึ่งนับว่าเป็นธรรมและตรงกับความจริง แต่ถ้าหากพ่อค้ารายเดียวกันนี้ได้ขายสินค้าของตนในราคาอื่น อาทิ ซี.แอนด์.ไอ., ซี.แอนด์.เอฟ. หรือ ซี.ไอ.เอฟ. แล้ว ผู้ขายก็จะต้องเสียภาษีการค้าของตนตามยอดของเงินในประเภทที่ตนได้ระบุไว้ใน "ใบแจ้งราคาสินค้า" โดยทางการมิได้คำนึงถึงความเป็นจริงว่าเงินที่เพิ่มขึ้นนอกเหนือจากราคา เอฟ.โอ.บี. นั้น จะเป็นของพ่อค้าด้วยหรือไม่ ทั้ง ๆ ที่อาจเป็นเจตนาดีอันบริสุทธิ์ใจของพ่อค้าที่บวกค่าบริการประกันภัยอย่างเดียวในราคา ซี. แอนด์ ไอ. หรือบวกค่าบริการขนส่งทางเรืออย่างเดียวในราคา ซี. แอนด์. เอฟ. หรือบวกค่าบริการทั้งการประกันภัยและค่าบริการขนส่งทางเรือทั้งสองอย่างในราคา ซี.ไอ.เอฟ. เพื่อหวังจะก่อประโยชน์แก่สังคมการค้าอันเป็นส่วนรวมให้ตกอยู่แก่บริการอันเป็นสาธารณะภายในประเทศ แต่จากการหวังดีของพ่อค้าดังกล่าวนี้ ตัวพ่อค้าเองกลับต้องรับภาระเสียภาษีการค้าจากจำนวนเงินที่เอามาจากผู้ซื้อต่างแดนเพื่อมอบให้กับบริการประกันภัยและบริการเดินเรือ โดยทั้ง ๆ ที่ตนเองไม่ได้รับประโยชน์จากเงินจำนวนนี้โดยตรงเลย และจากพฤติการนี้ก็ได้ที่เป็นมูลเหตุหนึ่งที่บรรดาพ่อค้าผู้ทำการส่งสินค้าออกของตนในราคา เอฟ.โอ.บี. เพียงอย่างเดียวก็ได้ ซึ่งพ่อค้าเหล่านี้อาจเห็นว่าการเสียภาษีการค้าตามราคาแบบที่จะถูกต้องและเป็นธรรมแก่ตนนั้นมีเพียงประการเดียวเท่านั้นก็ได้

ด้วยเหตุผลดังกล่าวแล้วข้างต้น หากพ่อค้าได้กำหนดวางหลักการเสนอขายสินค้าในระบอบ เอฟ.โอ.บี. เป็นส่วนใหญ่หรือทั้งหมดฉะนี้แล้ว ความเพียรพยายามส่งเสริมปรับปรุงกองเรือพาณิชย์ของประเทศ และความพยายามทุ่มทุนเพื่อเพิ่มผลผลิตทางเกษตรให้ออกสู่ตลาดโลกมากยิ่งขึ้นเพื่อแก้ดุลย์การค้า โดยมิได้พิจารณาหาทางแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว ความหวังและความปรารถนาจะได้ผลสมความมุ่งหมายหรือ

การค้าของปี ๒๕๐๘ ประเทศไทยสั่งสินค้าเข้ามามีมูลค่าทั้งสิ้นประมาณ ๑๕.๒ พันล้านบาท/ซี.ไอ.เอฟ. (โดยมีค่าประกันภัยทางสมุทรประมาณ ๘๓.๖ล้านบาท และค่าระวางการขนส่งทางทะเลประมาณ ๑,๖๗๒ ล้านบาท รวมเงินทั้งสิ้นประมาณ

๑,๗๕๕.๖ ล้านบาทแฝงอยู่ด้วย) เปรียบเทียบกับสินค้าส่งออกจากประเทศไทยในระยะเดียวกันรวมทั้งสิ้นเป็นมูลค่าประมาณ ๑๒.๙ พันล้านบาท/เอฟ.โอ. บี. (มิได้รวมค่าประกันภัยทางสมุทรประมาณ ๖๔.๕ ล้านบาท และค่าระวางการขนส่งทางทะเลประมาณ ๑,๔๑๙ ล้านบาท รวมเงินทั้งสิ้นประมาณ ๑,๔๘๓.๕ ล้านบาท) เมื่อสรุปการค้าของไทยแล้วจึงเสียดุลย์ไปประมาณ ๒.๓ พันล้านบาท (ปี ๒๕๐๗ เสียดุลย์ ๑.๖ พันล้านบาท) การที่ประเทศไทยต้องเสียดุลย์การค้ามากบ้างและน้อยบ้างเสมอมานั้น มิใช่เพิ่งเกิดขึ้นในสมัยนี้ แต่มีมาแล้วในยุคกรุงศรีอยุธยายังเป็นราชธานีอยู่ นับตั้งแต่มีสำเภาจีนลำแรกนำสินค้าเข้ามา ในลักษณะสินค้าแลกสินค้า (BARTER SYSTEM) กับไทยหรือถ้าจะคิดไปไกลกว่านั้น โดยเทียบราคาสินค้าลักษณะเดียวกันในปัจจุบันแล้วจะเห็นได้ว่า เริ่มจะเสียเปรียบดุลย์การค้าตั้งแต่พ่อค้าจีนคิดหาสินค้าที่มีมูลค่าต่ำกว่ามาแลกกับสินค้าของไทยที่สูงค่ากว่าก่อนสำเภาเทียบท่าเสียแล้ว แต่พ่อค้าในยุคนั้นอาจเข้าใจว่าหินที่แกะสลักเป็นรูปสิงห์โตหรือตุ๊กตาที่นายสำเภาจีนใช้เป็นอับเฉาเรือหรือเครื่องถ้วยชามรามไห อาจมีค่ามากกว่าอำพัน อบเชย และการะบูนของไทยเราก็ได้ ฉะนั้นเมื่อยุคนี้เป็นยุคของการพัฒนาการและก็กำลังรีบพัฒนาการกันอยู่หลายอย่างหลายประการ เพื่อความเจริญอันเป็นส่วนรวมกันมากมายแล้วรวมทั้งการหาทางแก้ดุลย์การค้าเช่น หาทางกันสินค้าประเภทฟุ่มเฟือยให้มีเข้ามาแต่น้อย หาทางเพิ่มผลผลิตส่งออกให้มากขึ้น และอีกหลายต่อหลายอย่างนั้นวัตถุประสงค์ส่วนใหญ่ก็เพื่อ ให้ได้เงินตราต่างประเทศที่มีอยู่แลกเปลี่ยนกับสิ่งที่ประเทศต้องการและจำเป็นมากน้อยตามลำดับแห่งความสำคัญ และให้ได้เงินตราต่างสกุลมากขึ้น โดยอาศัยสื่อกลางคือพ่อค้าทั้งขาเข้า (ซื้อ) และขาออก (ขาย) นั่นเอง แต่บรรดาพ่อค้าทั้ง ๒ ประเภทนี้เป็นผู้ดำเนินธุรกิจการค้าในฐานะเพียงคนกลาง (MIDDLE MAN) เป็นสื่อแทนผู้ผลิต (PRODUCER) และผู้กินผู้ใช้ (CONSUMER) เท่านั้น และนี่แหละคือสภาพอันถูกต้องและแท้จริงส่วนใหญ่ของบรรดาพ่อค้าทุกแห่งและทุกประเทศ ความผูกพันของพ่อค้าเหล่านี้จะต้องประกอบภาระกิจทางการค้าเป็นวงจรเป็นคู่ ๆ กันไป เช่น คู่แรกระหว่างผู้ส่ง

สินค้าออกหรือผู้ขายของเราฝ่ายหนึ่ง กับ ผู้สั่งสินค้าเข้า หรือผู้ซื้อของต่างประเทศอีกฝ่ายหนึ่ง และคู่หลังก็โดยนัยกลับกันคือ ฝ่ายเราเป็นผู้ซื้อ กับ ฝ่ายเขาเป็นผู้ขายบ้างดังนี้ เป็นอันว่าธุรกิจการค้าของทุกประเทศจะต้องประกอบด้วยทั้งผู้ซื้อและผู้ขายควบคู่กันไปเสมอ พ่อค้าทั้งสองประเภทนี้แหละจะเป็นผู้บรรดาลดุลย์การค้าของแต่ละประเทศว่าได้ดุลย์ หรือ เสียดุลย์ คือ ขายสินค้าออกมากหรือ ซื้อสินค้าเข้ามากจากหลักอันเป็นสามัญธรรมดานี้ ผู้บริหารของแต่ละประเทศย่อมตระหนักและซึ้งดีอยู่ แต่ก็ไม่สามารถจะบรรดาลกันได้ทุกประเทศ ทั้งนี้ก็เพราะฐานะทางภูมิศาสตร์ของแต่ละประเทศย่อมแตกต่างกันตามภูมิภาคของโลก ซึ่งส่วนใหญ่แบ่งออกเป็นสองกลุ่มคือ กลุ่มประเทศที่อาศัยผลิตกรรมปฐมทางกสิกิจเป็นหลักทางเศรษกิจ และกลุ่มประเทศที่อาศัยผลิตกรรมมัธยมทางอุตสาหกิจเป็นหลัก การแลกเปลี่ยนหรือการซื้อขายระหว่างประเทศสองกลุ่มนี้แหละที่ทำการค้าแลกเปลี่ยนกันมากที่สุด แต่ก็มีจุดประสงค์หนุนหลังแตกต่างกันมากที่สุดแฝงอยู่ด้วย ทั้งในฐานะผู้ขายต่อผู้ขายด้วยกันหรือผู้ซื้อต่อผู้ซื้อด้วยกัน คือผู้ซื้อของฝ่ายกลุ่มประเทศอุตสาหกรรมจะซื้อผลผลิตจากผู้ขายของกลุ่มประเทศกสิกรรม เพราะสินค้าหรือวัตถุดิบที่ซื้อหามานั้นใช้ป้อนโรงงาน (INDUSTRIAL CONSUMPTION) เพื่อแปรสภาพเป็นสินค้าที่มีราคาสูงขึ้นส่งออกและขายต่อไป ส่วนผู้ซื้อของฝ่ายกลุ่มประเทศกสิกรรมย่อมจะต้องซื้อผลผลิตจากผู้ขายของกลุ่มประเทศอุตสาหกรรมและเป็นสินค้าหรือวัตถุที่ซื้อหามาด้วยราคาซึ่งบวกทั้งวัตถุดิบแรงงานและศิลปวิชาการของการผลิตไปแล้วให้กลายเป็นผู้กิน หรือผู้ใช้ที่ต้องหมดและสูญสิ้นไป (PERSONAL CONSUMPTION) หาได้กลับออกไปสู่ตลาดดังเช่นประเทศอุตสาหกรรมอีกไม่ เว้นไว้แต่ถ้าสินค้าที่สั่งเข้ามานั้นบางส่วนอาจเป็นเครื่องจักรกลเพื่อประโยชน์ทางอุตสาหกรรม หรือเครื่องมือกลทุ่นแรงเพื่อทางกสิกรรม ซึ่งอาจมีส่วนเพิ่มผลผลิตแก่ประเทศได้ในระยะต่อไป ฉะนั้นข้อแตกต่างของกลุ่มประเทศที่อิงกสิกิจเป็นหลักโดยปกติจะต้องเสียเปรียบประเทศตรงข้ามโดยกำเนิดแล้วเช่นนี้ ก็ย่อมเป็นภาระของฝ่ายบริหารประเทศจะต้องพยายามหาทางให้มีธุรกิจทางอุสาหกรรมขึ้น เพื่อ

นำผลผลิตทางเกษตรของตนนั้นเข้าป้อนโรงงานภายในประเทศเสียเอง เพื่อบรรเทาการสั่งซื้อเข้าของพ่อค้า หรือพยายามส่งเสริมให้มีการเพิ่มพูลผลผลิตทางเกษตรให้มีปริมาณการส่งออกสูงขึ้น และทั้งสองนัยดังกล่าวแล้วนี้ก็เพื่อรักษาดุลย์ทางการค้ามิให้เสียไปให้ดีที่สุดเท่าที่จะทำได้

อนึ่ง บรรดาผู้ทำการส่งสินค้าออกของไทยหรือของกสิกิจประเทศทั้งหลายในภูมิภาคส่วนนี้ต่างกำหนดวิธีการส่งสินค้าออกของตนต่อบริการเดินเรือโดยตรง โดยหาได้ผ่าน "บริการผู้รับจัดการขนส่ง" (FREIGHT FORWARDER) ดังเช่นบรรดาอุตสาหกิจประเทศปฏิบัติกันไม่ ทั้งนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศไทยซึ่งส่วนใหญ่ของผลิตภัณฑ์ปฐมที่การตกดอกออกผลเป็นไปตามฤดูกาล หรือปริมาณมากน้อยก็ย่อมอาศัยสภาพของดินฟ้าอากาศเป็นเกณฑ์กำหนด ซึ่งย่อมแตกต่างออกไปจากบรรดาประเทศที่อิงอุตสาหกิจเป็นหลัก เพราะผลผลิตได้จากเครื่องจักรกลของแต่ละหน่วยสามารถคำนวณการผลิตได้ทุกระยะของปีโดยไม่ผิดพลาด จึงสามารถกำหนดส่งมอบสินค้าแก่บริการดังกล่าวรับภาระเป็นผู้จัดส่งตามเงื่อนไขไปได้โดยสะดวกใจ อีกประการหนึ่งจำนวนพ่อค้าใหญ่ที่พอจะอาศัยทุนของตนเองได้ก็มีเพียงจำนวนไม่เกินนิ้วของมือเพียงข้างหนึ่งข้างใดเท่านั้น ฉะนั้น ส่วนใหญ่ของพ่อค้าต้องอาศัยทุนยืมเป็นหลักและมีดอกเบี้ยเป็นเครื่องเร่งอยู่ตลอดเวลาให้พ่อค้าเหล่านี้ทำการซื้อเร็ว ขายเร็ว และส่งออกเร็วเพื่อความเป็นไทแก่ตนเอง โดยเหตุผลและสภาวะการณ์แวดล้อมดังกล่าว จึงจำเป็นต้องพึ่งบริการตนเองแทนบริการของผู้อื่นและจากการที่พ่อค้าอยู่ในสถานะการณ์เช่นนี้แหละทำให้พ่อค้าไทยจะไม่สามารถ "จองระวางสินค้าล่วงหน้า" (ADVANCE BOOKING) ในระยะแม้แต่ ๒ หรือ ๓ เดือนล่วงหน้าได้ ทั้ง ๆ ที่พ่อค้าจะได้รับสิทธิ์พิเศษต่าง ๆ เช่น การมั่นใจในระวางเรือ, สามารถยืนยันกำหนดของลงเรือและกำหนดถึงปลายทางแก่ผู้ซื้อได้แน่นอน และหมดกังวลกับการผันผวนใด ๆ ของการเพิ่มอัตราค่าระวางเรือ ฯลฯ เท่าที่พ่อค้าไทยจะทำได้ดีที่สุดในขณะนี้ก็คือหลังจากทราบกำหนดเรือมาถึง, กำหนดเรือเริ่มทำการรับสินค้าลงเรือ และกำหนดวันเรือออกโดยแน่ชัดแล้ว

จึงทำการจองระวางด้วยวาจา หรืออย่างดีที่สุดก็เพียงมีหลักฐานยืนยันเพียงเล็กน้อยว่า "สั่งจองชั่วคราว" (PROVISIONAL BOOKING หรือ TENTATIVE BOOKING) เท่านั้น ส่วนการจะส่งหรือการจะระงับการส่งนั้นจะยืนยันภายหลัง จำนวนหรือปริมาณสินค้าก็ไม่อาจระบุตายตัวโดยอาจเพิ่มหรืออาจลดได้ไม่เกิน ๑๐ ส่วนใน ๑๐๐ แหละหรืออาจทำการถอนการจองนั้น ๆ ด้วยวาจาในระยะเวลาอันสั้นก่อนหน้าเรือออกก็ย่อมทำได้ ทั้งนี้ก็เพราะส่วนใหญ่หรือเกือบทั้งหมดของพ่อค้าไม่มีโรงเก็บหรือแม้แต่โรงพักสินค้าเป็นของตนเองเลย พ่อค้าจะทำการลำเลียงสินค้าจากแหล่งผลิตหรือถิ่นกำเนิดตรงเข้าสู่ท่าเทียบเรือโดยตรงทีเดียว เพื่อเป็นการผ่อนคลายรายจ่ายซึ่งพ่อค้าเห็นควรตัดทอนลงได้โดยไม่ยากเย็นนัก ทั้งนี้พึงเห็นได้ว่าพ่อค้าไทยธรรมดา ๆ ในปัจจุบันไม่มีอำนาจควบคุมปริมาณของสินค้าของตนได้จนเกือบจะถึงนาทีสุดท้าย โดยเหตุนี้เอง หากจะนำระบบการใช้อัตราค่าระวาง ๒ ระดับ (DUAL RATE) หรืออัตราค่าระวางตามสัญญาล่วงหน้า (CONTRACT RATE) ดังที่ทำกันในบางมหาประเทศแล้ว ก็จะเป็นการทูลถวายประโยชน์ให้แก่พ่อค้าต่างชาติ ไม่ว่าจะในทางพฤตินัยหรือนิตินัยก็ตาม เพราะพ่อค้าที่มีกำลังและเสถียรภาพในทางทุนมากกว่าอาจสามารถเข้าควบคุมปริมาณของระวางสินค้าได้ ในเมื่อคาดคะเนระยะเวลาของสินค้าอันมีจำกัด และปริมาณที่ผลิตได้โดยเหตุผลพอสมควร ดังนี้แล้วส่วนลดที่พ่อค้าซึ่งสามารถทำสัญญากับบริษัทเรือจองระวางในอัตราที่ต่ำกว่าระดับตลาดได้ถึงร้อยละสิบถึงสิบห้าของค่าระวางแล้ว อาจใช้ส่วนแตกต่างนั้นเป็นอำนาจแห่งการต่อรองบีบผู้ผลิตและแม้พ่อค้าให้เป็นเพียงเครื่องมือป้อนสินค้าให้ตนได้ เช่นนี้ ก็ย่อมเป็นปัจจัยสืบต่อถึงการควบคุมตลาดของประเทศได้อย่างงดงามพอดู และทั้ง ๆ ที่ทำการส่งสินค้าออกโดยแบบฉบับนี้แหละสินค้าส่งออกจากน่านน้ำของไทยในปี ๒๕๐๘ ยังได้ปริมาณถึง ๕.๗ ล้านตัน หรือเฉลี่ยประมาณเดือนละ ๔๗๘,๐๐๐ ตัน แต่จากจำนวนส่งออกโดยเฉลี่ยต่อเดือนนี้ บรรทุกออกไปโดยเรือต่างธงประมาณ ๔๖๓,๖๖๐ ตัน และโดยเรือภายใต้ธงไทยเพียง ๑๔,๓๔๐ ตัน เท่านั้น เรือต่างธงที่รับสินค้าไป พอจะสรุปได้มี อังกฤษประมาณ ๙๕,๐๐๐ ตัน

นอร์เวย์ประมาณ ๗๑,๐๐๐ ตัน ญี่ปุ่นประมาณ ๕๐,๐๐๐ ตัน ปานามาประมาณ ๔๙,๐๐๐ ตัน เนเธอร์แลนด์ ประมาณ ๔๕,๐๐๐ ตัน เดนมาร์ค ประมาณ ๓๘,๐๐๐ ตัน นอกจากนามประเทศที่ระบุไว้แล้ว ก็ยังมีเรือของชาติต่าง ๆ ที่เข้ามารับสินค้าไทย แต่ไม่ได้รับสัดส่วนถึงที่ระบุไว้นี้ เช่นเรือภายใต้ธงชาติ อเมริกัน เยอรมัน ฝรั่งเศส อิตาลี สวีเด็น กรีก ซึ่งแม้ไม่ได้มาภายใต้ธงของตนเอง ก็มาในลักษณะเรือภายใต้ธงแห่งชาติความสะดวก (FLAG OF CONVENIENCE) ทั้งนี้โดยที่เป็นนโยบายของบริหารงานของบางประเทศที่แฝงใช้ธงประเทศอื่น จะโดยเหตุผลเกี่ยวกับพฤติการณ์แวดล้อมภายในประเทศ หรือเหตุผลทางการเมืองระหว่างประเทศก็ดี เพราะปัญหาเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจสมุทรนั้น เป็นเรื่องที่สอดคล้องกับนโยบายการเมืองของประเทศฝ่ายบริหารเป็นอย่างมาก หรือจะพูดได้ว่ามากกว่าธุรกิจอื่นใดก็เกือบว่าได้ เพราะเป็นเรื่องของการแข่งขันบนอาณาเขตที่ว่างเปล่าอันไร้ผู้ครอบครอง หรือครอบครองร่วมกัน ฉะนั้น ผู้ที่ร่วมใช้อาณาเขตนี้ก็ย่อมเป็นคู่แข่งซึ่งกันและกันทุกประเทศทุกชาติ ไม่ว่าเล็กไม่ว่าใหญ่ ในระยะอีก ๔—๕ ปีข้างหน้าสินค้าออกของเราอาจเพิ่มขึ้นเป็นปีละ ๗—๘ ล้านตัน โดยที่เราไม่เสริมสร้างหรือเพิ่มพูลกองเรือค้าของเราเสียตั้งแต่บัดนี้แล้ว สินค้าออกของไทยขนโดยภายใต้ธงไทยก็คงไม่เกิน ๑๔,๓๔๐ ตันต่อเดือนไปได้เป็นแน่

ในขณะที่ประเทศไทยยังไม่มีบริการเดินเรือรับขนส่งสินค้าที่สำคัญ ๆ ไปสู่ตลาดที่ต้องการผลิตผลของเรายังภูมิภาคต่าง ๆ ของโลกได้พอ เราจึงจำเป็นจะต้องพึ่งบริการเดินเรือของชาติอื่นต่อไป และการที่เราอยู่ในฐานะมีพลังปฏิบัติการยังไม่พร้อมอยู่นี้เอง บรรดากองเรือค้าต่างธงจึงได้ประกาศเพิ่มค่าระวางเรือครั้งแล้วครั้งเล่า ยังความหวาดวิตกกังวลสู่วงการค้าและวงการของรัฐที่เกี่ยวข้องอย่างหนัก และต่างสรุปเห็นพ้องต้องกันว่าการเพิ่มค่าระวางเรือครั้งใดพ่อค้าไทยจะต้องเป็นผู้เดือดร้อนหรือเสียหายทุกครั้ง แต่ถ้าหากเล็งให้ซึ้งถึงแก่นแห่งความจริงแล้วพ่อค้าผู้ทำหน้าที่เพียงคนกลางอาจกระทบกระเทือนเพียงระยะแรกตามนัยสัญญาซื้อขายยังส่งรับไม่แล้วเสร็จเท่า

นั้น เพราะหลังจากภาวะรับผิดชอบนั้นได้ผ่านไปแล้ว ผู้รับบาปเคราะห์ถาวรก็เห็นจะไม่พ้น ผู้กิน ผู้ใช้ และผู้ผลิตของไทยไปได้ โดยที่พ่อค้าทั้งผู้ทำการสั่งสินค้าเข้าหรือผู้ทำการส่งสินค้าออกมิได้เสียประโยชน์จากส่วนสัดของผลกำไรที่พ่อค้าตั้งเป็นสูตรตายตัวไว้เลย แต่ผู้กินผู้ใช้ต้องจ่ายมูลค่าของสินค้าทั้งที่ชนิดคุณภาพและปริมาณนั้นยังคงเดิมทุกประการ แต่ด้วยราคาที่เพิ่มขึ้นหรือโดยนัยตรงกันข้ามกับผู้ผลิต คุณภาพและปริมาณของสินค้านั้นยังคงสภาพเดิมมิได้ต่ำลงไปเลย แต่บรรดาเกษตรกรซึ่งเป็นผู้ผลิตกลับได้รับมูลค่าตอบแทนด้วยราคาที่ลดลง เมื่อเป็นเช่นนี้อำนาจการซื้อและขายภายในประเทศจะก่อภาระยุ่งยากแก่สังคมเพิ่มขึ้นอีกเปราะหนึ่ง นอกเหนือภาวะปกติที่รัฐอาจมิได้ตรียมไว้เพื่อรับสถานะการณ์หรือมิได้คาดคิดไว้ก่อน เช่น ดัชนีอัตราราคาสินค้าบริโภคก็จะไต่บันไดสูงขึ้น อัตราค่าครองชีพก็อาจเขยิบไหวตัวไปในทางสูงขึ้น เป็นอุปสรรคในการพากเพียรของประเทศที่จะยกระดับมาตรฐานการครองชีพของประชากรให้ดีขึ้น ในการพัฒนาการต่างแหล่งต่างหล้าทั่วทุกทิศานุทิศของประเทศในปัจจุบัน ปฏิกิริยาดังกล่าวนี้จะไม่หยุดอยู่ที่บุคคลเพียงกลุ่มเดียวหรือสองกลุ่ม แต่จะเป็นการที่จะกระทบกระเทือนซึ่งเกือบจะเรียกได้ว่าแทบทุกยอดหญ้า ทั้งนี้เพราะในปริมาณประชากรนั้นเกือบจะเรียกได้ว่าร้อยละ ๙๐ เป็นผู้ผลิต (ให้เสียร้อยละสิบเป็นผู้ต้องอาศัยสังคม) และทั้งร้อยละร้อยเป็นผู้บริโภคเมื่อสิ่งใดกระทบกระเทือนสิ่งของที่นำเข้ามาเพื่อบริโภคไม่ว่าจะในทางบุคคล (CONSUMBER'S GOODS) หรือในทางอุตสาหกิจ (PRODUCER'S GOODS) ก็ย่อมกระทบกระเทือนไปทุกผู้ทุกหน้าทั่วกันเป็นลูกโซ่ต่อโยงกันไปดังจะเห็นได้จากภาวะการทรุดโทรมและการฟื้นฟูหรือการรุ่งเรืองของเศรษฐกิจ ไม่ได้จำกัดอยู่ในเพียงวงชั้นวรรณะอาชีพ หรือประเภทบุคคลใดในสังคมโดยเฉพาะทั้งสิ้น แต่เป็นเรื่องของปลาข้องเดียวกันซึ่งรอดหรือตายร่วมโชคชะตากันจะเป็นก็เพียงช้าหรือเร็วกว่ากันเท่านั้น

บทที่ ๒

แผนการควบคุมและส่งเสริมกองเรือพาณิชย์ที่มีอยู่

ก่อนที่จะสาธยายในปริเฉฐนี้ในเรื่องของการควบคุม ก็จะต้องเน้นให้เข้าใจโดยแน่ชัดด้วยกันก่อนว่า เรื่องพาณิชย์นาวีนั้นไม่ใช่เรื่องใหม่ ซึ่งหากจะเทียบให้ถูกต้องแล้วก็คือเรื่องของการนำเอา "เหล้าเก่ามาใส่ขวดใหม่เท่านั้น" เรื่องของพาณิชย์นาวีได้เป็นเรื่องที่ใฝ่ฝันกันมา นับแต่สมัยต้นของรัชสมัยของสมเด็จพระนั่งเกล้า ฯ เจ้าอยู่หัวในเมื่อได้พยายามจัดตั้งกองเรือสำเภาของรัฐขึ้น และต่อจากนั้นแม้จะต้องเงียบหายไปเพราะการปฏิวัติอุตสาหกรรมของโลกด้วยการนำเรือกลไฟเข้ามาสู่วงการค้า ต่อมาไทยเราก็ได้เริ่มมีความฝันกันอีกครั้งหลังสงครามโลกครั้งที่หนึ่ง โดยการดำริห์จัดตั้งบริษัทพาณิชย์นาวีไทยขึ้น แต่ทุก ๆ ครั้งก็เป็นความฝันที่ต้องตกใจตื่นเพราะอุปสรรคนานาน้ปการ แต่อย่างหนึ่งที่ควรสังเกตก็คือ พาณิชย์นาวียังคงมีตกค้างอยู่สืบเนื่องมา อาจเป็นในลักษณะของ "เทวดาเลี้ยง" ไม่ใคร่ได้รับการสนับสนุนดูแลมากนัก เว้นเสียแต่พูดกันไปพูดกันมาจะฮือกันสนใจกันสักทีหนึ่งก็เกิดมีเรื่องเดือดร้อนที่ผู้ซึ่งเราอาศัยจมูกเขาหายใจ เริ่มขยับขยายตัวขัดใจกันขึ้นมาเท่านั้น แล้วพอนาน ๆ ก็ชักจะซากันไปดังเช่นเรื่องอัตราค่าระวางเรือขึ้นก็ดูชักจะซาความสนใจไปมาก เพราะมีเรื่องอื่นน่าสนใจเข้ามาแทนที่ แต่ก็ดูเหมือนจะต้องตื่นเต้นกันอีกในไม่ช้า

ดังกล่าวแล้ว พาณิชย์นาวีเป็นของมีอยู่แล้ว ไม่ใช่ของที่จะต้องจัดตั้งขึ้นใหม่เพราะพาณิชย์นาวีประกอบขึ้นด้วยเรือค้าซึ่งโดยปกติเป็นของเอกชนทั้งสิ้น (อยู่ในกรรมสิทธิ์ของบุคคลในฐานะเอกชน หรือกรรมสิทธิ์ของบริษัทในฐานะนิติบุคคล) แต่โดยที่อุตสาหกิจทางทะเลเป็นเรื่องที่ต้องกระทำบนพื้นที่ ๆ เป็นของกลางหรือเป็น

กรรมสิทธิ์ร่วมกัน พาณิชย์นาวีจึงเป็นเรื่องที่เกี่ยวพันกับรัฐประศาสโนบายของประเทศแต่ละประเทศเป็นอันมาก จนเกือบจะกล่าวได้ว่าไม่มีธุรกิจอันใดของประชาชนที่พัวพันกับเรื่องของการบ้านการเมืองเท่ากับอุตสาหกิจการเดินเรือระหว่างประเทศ และโดยนัยนี้เองพาณิชย์นาวีจึงเป็นเรื่องที่จำเป็นต้องได้รับความคุ้มครอง, ควบคุม, ส่งเสริมและสนับสนุนโดยรัฐที่เป็นเจ้าของ หากมีความประสงค์จะให้พาณิชย์นาวีของตนเจริญก้าวหน้าสืบต่อไป การคุ้มครองก็ดี, การควบคุมก็ดี, การส่งเสริมก็ดี หรือการสนับสนุนของรัฐก็ดี ไม่ได้หมายความว่ารัฐจะต้องเป็นเจ้าของและดำเนินการนั้น ๆ ทั้งหมด เพราะหากเป็นเช่นนั้นแล้วรัฐจะไปเอาเงินที่ไหนมาหวาดไหว หรือไม่ได้หมายความว่า รัฐจะต้องสนับสนุนโดยทุ่มเทเงินทองให้สูญเปล่าไปในการขยายพาณิชย์นาวีเลย เพราะหากทำเช่นนั้น ก็จะเป็นการถ่วงความเจริญของรัฐในการพัฒนาการประเทศชาติไปได้เช่นกัน แต่ความคุ้มครอง, ควบคุม, ส่งเสริม และสนับสนุนนี้ก็หมายถึงการไม่ดูดายให้เป็นเรื่องของ "เทวดาเลี้ยง" พยายามสร้างการประสานงาน สนับสนุนในการใช้เครดิตในระยะสั้นบ้าง ออกกฎหมายควบคุมการงานบุคคลและสิ่งของ เพื่อให้เป็นหลักเป็นแหล่งมั่นคงสถาพร ประสานงานระหว่างไทยกับไทย ไทยกับเทศ ตลอดจนเทศกับเทศที่มาประกอบการงานในไทย ทั้งนี้เพื่อให้เป็นประโยชน์แก่สังคมของไทยเราอย่างควรเท่าที่จะทำได้ ไม่ใช่การจัดตั้งขึ้นเพื่อมุ่งร้ายหมายขวัญผู้ใด เพราะถ้าตั้งเข็มไว้เช่นนั้นอาจเป็นการเกินตัวและเป็นการทำลายตนเองเสียตั้งแต่เบื้องต้น

โดยเหตุผลดังที่ได้กล่าวมาแล้วในวรรคบน ๆ นี้ จึงจะนำเรื่องเข้าสู่เรื่องของพาณิชย์นาวีไทยที่มีอยู่แล้วใน พ.ศ. ๒๕๐๙ เทียบกับของนานาประเทศในโลกในระยะเดียวกัน และขอให้สังเกตดูการขยายตัวของผู้อื่นซึ่งต่างก็หาหนทางสร้างตนเองในแนวแห่งการหากินทางทะเล เช่นกับประเทศใกล้เคียง, ประเทศที่มีสินค้าคล้ายคลึงกัน, ประเทศที่มีขนาดเท่าเทียมกัน และประเทศที่มีประวัติเบื้องหลังสัมพันธ์กัน หลายแหล่งล้วนกำลังตื่นตัว และขยับขยายดำเนินงานสร้างธุรกิจสำหรับหากินทางทะเลของ

ประเทศของตนเพิ่มขึ้นและตามแนวโค้งที่ปรากฏอยู่ก็น่าจะขยายยิ่ง ๆ ขึ้นไป ดังเรื่องราวต่อไปนี้

ก. การรวมกลุ่มเรือโดยจัดให้มี "สมาคมเจ้าของเรือ"

เป็นที่ทราบกันแล้วว่า การขนส่งทางทะเลเป็นบริการเดียวที่สามารถนำสิ่งบรรทุกไปได้ในระยะทางที่ไกลกว่า ในปริมาณที่มากกว่า และโดยเฉพาะอย่างยิ่งในอัตราค่าใช้จ่ายที่ต่ำกว่าการขนส่งใด ๆ ทั้งสิ้น แม้ในปัจจุบันนี้จะมีการขนส่งทางอากาศอันเป็นบริการที่รวดเร็วกว่า แต่อัตราค่าใช้จ่ายที่ยังสูง หรือสูงยิ่งกว่าการขนส่งสินค้าใด ๆ ทุกชนิด ซึ่งยังมองไม่เห็นทางเลยว่าจะชิงความนิยมไปจากบรรดาผู้เคยใช้บริการขนส่งทางทะเลนี้ไปได้ แต่กลับทวีความต้องการมากยิ่งขึ้นเป็นลำดับ ดังจะเห็นได้จากตัวเลขในตารางเปรียบเทียบกองเรือพาณิชย์นาวีของโลกเมื่อต้นปี ๒๕๐๘ กับเมื่อต้นปี ๒๕๐๙ ว่า บรรดาประเทศต่าง ๆ ส่วนใหญ่สนใจเพิ่มกำลังกองเรือค้าของตนให้มีมากยิ่งขึ้นทุกขณะ ให้สอดคล้องกับความต้องการที่จะขยายความมั่งคั่งสมบูรณ์ของชาติและอัตราเพิ่มของพลเมือง ประกอบกับมีอีกหลายประเทศบ้างก็ขาดแคลนเครื่องอุปโภคบ้างก็เครื่องบริโภค ซึ่งแทบทั้งสิ้นจะต้องขนส่งโดยทางเรือแต่ทางเดียว โดยเหตุนี้บรรดาผู้มีอุดมการณ์ไกลจึงได้เริ่มสนใจกับพาณิชย์กิจการเดินเรือขึ้น แม้แต่ในประเทศเราเองก็เริ่มตื่นตัวตื่นใจกันขึ้นมาบ้างแล้ว และบรรดาประเทศที่มีอุตสาหกิจการสร้างหรือการต่อเรือ ต่างก็ขยายและปรับปรุงพาหะอันเป็นสื่อของการขนส่ง ให้มีขนาดใหญ่โตมโหฬารยิ่งขึ้น ความเร็วก็สูงมากขึ้น และติดตั้งเครื่องมือจักรกลอัตโนมัติแทนคนกันขึ้น ทั้งนี้ก็เพื่อให้สามารถบรรทุกสินค้าได้มากยิ่งขึ้น ในอัตราค่าใช้จ่ายที่ว่าต่ำกว่าการขนส่งประเภทใดอยู่แล้ว ให้ต่ำลงไปอีกมากยิ่งขึ้น เช่น เรือบรรทุกน้ำมันขนาด ๔๕,๐๐๐ ตัน ใช้นายและพลประจำเรือเกือบ ๔๐ คน อัตราค่าขนส่งโดยเฉลี่ยประมาณ ๘๐ บาทต่อตัน แต่ถ้าโดยเรือขนาด ๑๕๐.๐๐๐ ตัน ใช้นายและพลประจำเรือเพียง ๒๙ คน เหลืออัตราค่าขนส่งโดยเฉลี่ยประมาณ ๔๐ บาทต่อตัน โดยข้อเท็จจริงที่แตกต่างกันดังนี้จึงต่างระดมการสร้างเรือขนาด "เกาะ" กันยกใหญ่ทั้งยุโรปและเอเชีย มีทั้ง

ขนาด ๑๖๐,๐๐๐ - ๑๗๐,๐๐๐ ตันก็หลายลำ และก็เริ่มดำริจะสร้างขนาด ๒๐๐,๐๐๐ ตัน จนถึงขนาด ๓๐๐,๐๐๐ ตัน และยังผ่นต่อถึง ๕๐๐,๐๐๐ ตัน และ ๑,๐๐๐,๐๐๐ ตัน กันอีก แต่ในขณะเดียวกันก็กำลังระบายเรือสินค้าขนาดเล็ก ๔—๕,๐๐๐ ตัน ซึ่งมีอายุประมาณ ๑๐ ปีขึ้นไป ความเร็วไม่เกิน ๑๕ น๊อต ออกแจกจ่ายแก่บรรดาประเทศใหญ่ที่เริ่มจะสนใจจะมีกองเรือค้ากับเขากันบ้างแล้วเป็นต้น

โดยปกติทั่ว ๆ ไปแล้วกองเรือค้าทางทะเลจะต้องได้รับการสนับสนุนจากการลำเลียงภายใน เช่น เรือขนส่งตามแม่น้ำลำคลอง โดยรถไฟและรถยนต์บรรทุก แต่ดังได้กล่าวแล้วข้างต้นว่า ไม่มีการขนส่งทางใดจะประหยัดได้เท่ากับทางเรือ ดังนั้น การลำเลียงทั้งรับและส่งสินค้าต่อเรือใหญ่โดยกองเรือลำเลียงภายใน จึงยิ่งขึ้นหน้าขึ้นตาอยู่ในขณะนี้หรือแม้แต่ในอนาคต เรือที่ใช้ในการลำเลียงขนส่งภายในกันเป็นประจำก็มี เช่น เรือฉลอม เรือลำเลียงทั้งไม้และเหล็ก และเรือลำเลียงท้องแบนมีทั้งขับเคลื่อนด้วยพลังตนเอง (SELF PROPELLED) หรือฉุด—ลาก (TOWER) หรือ ผลัก—ดัน (PUSHER) จากพลังของหน่วยอื่น เรือลำเลียงเหล่านี้มีขนาดแตกต่างกันตามประเภทหรือลักษณะมีตั้งแต่ ๑๕ ถึง ๒๐๐ ตัน ขนาดเล็กหรือใหญ่ตามปริมาณของสินค้าและระยะทางที่จะไปสู่เรือค้า สำหรับของไทยเรานั้นในปัจจุบันนี้มีเพียง ๒ ประเภท คือ เรือค้าชายฝั่งประจำ (COASTAL SERVICE) น้อยและเก่า กับเรือค้าประจำกับประเทศใกล้เคียง (REGIONAL SERVICE) อีกไม่กี่ลำ ดังจะได้กล่าวโดยสังเขปสืบไป

ส่วนเรือค้ากับประเทศใกล้เคียงนั้น เป็นเรือเดินทะเลขนาดย่อมระหว่าง ๒—๔,๐๐๐ ตัน ความเร็วไม่เกิน ๑๕ น๊อต ทำการค้าเป็นประจำกับบรรดามิตรประเทศใกล้เคียง อาทิ สิงคโปร์ สุมาตรา ปอร์ตเว๊ตเตนแฮม ปีนัง อินโดนีเซีย บอร์เนียว พีลิปปีนส์ เวียตนามใต้ ฮ่องกง ไต้หวัน และญี่ปุ่น เนื่องจากบริษัทที่สนใจกับธุรกิจการเดินเรือยังน้อยอยู่ และจำนวนเรือก็ยังมีค่อนข้างจำกัด เป็นเหตุให้กำหนดเรือเข้า—ออก ทอดระยะห่างเกินควรไป ทำให้พ่อค้าประจำไม่อยู่ในฐานะรอเรือภายใต้ธงไทยได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมืองท่าสิงคโปร์ และฮ่องกง นอกจากจะเป็น "ท่าปลอดภาษีอากร" (FREE PROT) แล้วยังเป็น "ท่าสินค้าถ่ายลำ" (TRANSHIPMENT PORT) อีก

ด้วย ปีหนึ่ง ๆ ของเมืองท่าทั้งสองแห่งนี้มีสินค้าขนถ่ายและบรรทุกเกือบ ๔๐,๐๐๐,๐๐๐.- ตัน เรือเข้าและออกโดยเฉลี่ยวันละ ๔๐ – ๕๐ ลำ เมื่อเป็นเช่นนี้ก็เป็นการยากที่เรือไทย ๑๕—๒๐ วัน จึงจะมีธงไทยไปโบกสะบัดสักครั้งหนึ่ง จึงไม่ดึงดูดตาและใจของพ่อค้ามากนัก และยังมีสาเหตุที่มัดตัวอีกมากอย่างเป็นอุปสรรคที่จะต้องสะสาง

อนึ่ง อัตราค่าระวางไปและกลับของบรรดาประเทศที่กล่าวนามมาแล้วข้างต้น (ยกเว้นญี่ปุ่น) เป็นอัตราแข่งขัน (OPEN RATE) ทั้งนั้น เมื่อเป็นเช่นนี้การเลือกหรือแต่งตั้งผู้ทำการเป็นตัวแทน จึงเป็นเรื่องสำคัญที่สุด จะมีความสามารถหรือไม่มีความสามารถก็จะประจักษ์ชัดได้ในชั่วระยะเพียง ๒–๓ เที่ยวเท่านั้น บริษัทตัวแทนที่สามารถจริง ๆ บางราย อาจรับหน้าที่เป็นตัวแทนของสายการเดินเรือสายต่าง ๆ ได้นับเป็น ๑๐ สายก็ได้ ซึ่งส่วนมากก็มีเครือหรือสาขาของเขาอยู่ตามเมืองท่าต่าง ๆ ที่สำคัญ ๆ เกือบทั่วภาคตะวันออก และมีบริษัทที่มีความสัมพันธ์ร่วมงานในท่าสำคัญอื่น ๆ อีก ฉะนั้น หากผู้ทำการค้าทางเรือรายใดถูกเรียกร้องเอาค่าป่วยการหรือค่านายหน้า (BROKERAGE/COMMISSION) จากบริษัทรับเป็นตัวแทนประเภทนี้สูงกว่ารายอื่น ๆ เป็นต้นว่า จากสินค้าขาเข้าจากธรรมดาเคย ๒ % เรียกร้องเป็น ๒ $\frac{๑}{๒}$ % หรือจากสินค้าออกจาก ๕ % เป็น ๗–๗ $\frac{๑}{๒}$ % ก็อาจต้องรับไว้พิจารณาด้วยดี ทั้งนี้ก็เพราะโดยเรือขนาดเดียวกัน มีปริมาณสินค้าเต็มลำเท่ากัน แล้วเรือลำหนึ่งขาดทุน แต่อีกลำหนึ่งมีกำไรมากได้ นับเป็นเรื่องแปลกแต่ก็เคยมีเป็นตัวอย่างมาแล้วและบ่อยเสียด้วย การเป็นได้ดังนี้ก็เพราะสินค้าในขนาดและน้ำหนักอย่างเดียวกัน อย่างหนึ่งเป็นสินค้าประเภทที่มีอัตราค่าระวางต่ำ (LOW FREIGHT CARGO) แต่อีกอย่างหนึ่งเป็นสินค้าประเภทที่มีอัตราค่าระวางสูง (HIGH FREIGHT CARGO) นั่นเอง จึงทำความผิดหวังและสมหวังแก่บริษัทเรือหลายต่อหลายรายมานักต่อนักแล้ว

อนึ่ง ในขณะที่ไทยยังไม่มีเรือค้าข้ามสมุทร (OCEANIC SERVICE) ซึ่งเป็นบริการค้าโดยตรงกับทวีปอื่น ๆ เรือที่จะนำเข้าประจำการได้จะต้องเป็นเรือเดินสมุทร

ค่อนข้างใหญ่ มีขนาดตั้งแต่ ๖,๐๐๐—๑๔,๐๐๐ ตัน และควรมีความเร็วตั้งแต่ ๑๘ น๊อต ขึ้นไป การมีเรือค้าประเภทนี้จะสามารถทำให้ไทยเราส่งผลิตภัณฑ์ปฐมไปยังบรรดาประเทศที่ต้องการสินค้าของเราได้โดยตรง ซึ่งมีทั้งยุโรปและอเมริกา เปิดบริการเป็นสาย ๆ โดยสายที่หนึ่งไปเพียงเมืองท่าสำคัญ ๆ ในยุโรปแล้วกลับในเส้นทางเดิม หรืออีกสายหนึ่งไปเพียงเมืองท่าสำคัญๆ ในอเมริกาแล้วกลับในเส้นทางเดิมก็ได้แล้วแต่ความเหมาะสม ประกอบกับจำนวนมากน้อยของเรือและกำหนดเทียบท่าที่ต้องการ เช่นกำหนดเทียบท่า ๒ สัปดาห์ครั้ง, เดือนละครั้ง หรือ ๒ เดือนต่อครั้งเป็นต้น แต่ทั้งนี้ก็ย่อมแล้วแต่การวินิจฉัยของบริษัทเพราะเป็นเรื่องของศิลปะการค้า แต่ต้องบำเหน็จบริการให้สม่ำเสมอเป็นที่ไว้วางใจได้

โดยที่ยังมีผู้เข้าใจผิดในเรื่องปริมาณของสินค้าออกและสินค้ากลับของเรือกันอยู่มากด้วยการหาตัวเลขของสินค้าทั้งสองประเภทนี้ เพื่อคำนวณกับรายรับรายจ่ายของเรือล่วงหน้า ซึ่งก็ดูน่าจะอนุโลมได้ถ้าหวั่นเกรงไปเช่นนั้น แต่โดยหลักปฏิบัติที่แท้จริงแล้ว เส้นทางเดินเรือแต่ละสายจากประเทศไทย จะต้องผ่านบรรดาเมืองท่าที่สำคัญ ๆ ตลอดทางอยู่มากกว่าจะถึงเมืองท่าปลายทาง และตามบรรดาเมืองท่าที่ต้องแวะและผ่านอีกและต่อ ๆ กันไปจนกว่าจะถึงเมืองท่าปลายทางของเรือ และขากลับก็จะมีลักษณะโดยนัยเดียวกันกับขาไป สินค้าตามบรรดาเมืองท่าที่เรือแวะผ่านเหล่านี้เรียกว่า "สินค้าท่าผ่านหรือสินค้ารายทาง" (WAY CARGO) จากการคำนวณของผู้ที่เคยมีปฏิบัติการมาแล้วปรากฏว่ามีอยู่ในระหว่างร้อยละ ๒๕ (บางประเทศคำนวณถึงร้อยละ ๔๐ ก็มี) นอกจากสินค้าท่าแวะผ่านนี้แล้ว ยังมีสินค้าอีกประเภทหนึ่งที่บรรดาเรือเล็กเรือน้อยต่างนำไปขนถ่ายคอยไว้เพื่อรอการถ่ายลำ (TRANSHIPMENT CARGO) สู่เรือเดินสมุทร เพื่อทำการบรรทุกต่อไปยังบรรดาเมืองท่าปลายทางอีกประมาณร้อยละ ๑๐ เมื่อรวมบรรดาสินค้าประเภทพลอยได้ทั้งสองชนิดเข้าด้วยกันแล้ว สินค้าของเรือเดินสมุทร ณ เมืองท่าต้นทางหรือปลายทางที่ต้องการจะมีอัตราส่วนเพียงร้อยละ ๖๕ เท่านั้น หาใช่ร้อยต่อร้อยทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับดังที่ได้คาดคิดกันไว้แต่เดิมไม่

ลักษณะกองเรือค้าของไทยหากจะส่งเสริมหรือปรับปรุงได้ ก็ควรมีขนาดและลักษณะดังนี้ :—

ก. เรือค้าชายฝั่ง (COASTER) ขนาด ๒๐๐—๑,๕๐๐ ตัน ความเร็ว ๑๐—๑๒ น๊อต

ข. เรือค้าอาณาเขตใกล้เคียง (REGIONAL) ขนาด ๒,๐๐๐—๔,๐๐๐ ตัน ความเร็ว ๑๒—๑๗ น๊อต และควรมีชั้นระหว่างดาดฟ้า

ค. เรือค้าข้ามสมุทร (OCEANIC) ขนาด ๖,๐๐๐—๑๔,๐๐๐ ตัน ความเร็วควรตั้งแต่ ๑๘ น๊อตขึ้นไป มีชั้นระหว่างดาดฟ้า และมีห้องเย็นประกอบด้วย

ง. เรือสินค้ายุ้ง (BULK) ขนาด ๑๕,๐๐๐—๒๐,๐๐๐ ตัน (เมื่อสินค้ามากขึ้นเพียงพอแล้ว) ความเร็วระหว่าง ๑๖- ๑๗ น๊อต สำหรับสินค้าประเภทเมล็ดพันธุ์พืชที่กำลังเพิ่มพูนมากยิ่งขึ้นทุกขณะในปัจจุบันและในอนาคต

นอกจากนี้ในภายหน้าหากประเทศไทยได้เปลี่ยนการขายสัตว์ จากสัตว์มีชีวิตเป็นทรากสัตว์ที่ชำแหละแล้ว หรือการส่งออกของผลไม้มากขึ้นก็ควรพิจารณาเรื่องการมีเรือห้องเย็น (REFRIGERATED) และเรือปรับอากาศ (VENTILATED) ต่อไปด้วย

เนื่องจากในขณะนี้เรามีเพียงเรือชายฝั่งและเรืออาณาเขตใกล้เคียงเท่านั้น เพื่อส่งเสริมบรรดาเจ้าของเรือไทยที่ยึดอาชีพทางทะเลให้เติบโตขึ้นในกาลต่อไป ให้ได้มีการปรึกษาหารือแลกเปลี่ยนความรู้ และพึ่งพาอาศัยสินค้าลำเลียงจากส่วนภูมิภาคโดยเรือชายฝั่ง เพื่อส่งต่อออกโดยเรือค้ากับอาณาเขตใกล้เคียงให้ได้มากและทันกำหนดซึ่งกันและกันมากยิ่งขึ้น รวมทั้งการปรับปรุงประสานกันในเรื่องอัตราค่าระวาง จึงควรชี้ชวนให้ผู้เป็นเจ้าของเรือไทยทั้งสองประเภทนี้ผนึกกำลังทางเรือร่วมกันจัดตั้งเป็น "สมาคมเจ้าของเรือไทย" (THAI SHIPOWNER'S ASSOCIATION) ขึ้นเพื่อเป็นประโยชน์แก่สังคมการค้าและเศรษฐกิจอันเป็นส่วนรวมของประเทศชาติสืบไป โดยใน

ชั้นต้นนี้ให้ทำเป็นสมาคมเดียวแบ่งออกเป็นสองแขนงสำหรับเรือค้าระหว่างประเทศกับเรือค้าชายฝั่ง และแนวระเบียบการของสมาคมควรเป็นดังแนวทางที่เสนอมาเพื่อพิจารณาท้ายบทนี้

ข. แก้ไขกฎหมายจดทะเบียนเรือไทยให้สะดวกขึ้น

เท่าที่ปรากฏในขณะนี้เรายังไม่มีกองเรือค้าข้ามสมุทรเพื่อการค้ากับเมืองท่าต่าง ๆ ที่สำคัญ ๆ ในทวีปอื่น ทั้ง ๆ ที่ประเทศต่าง ๆ เหล่านั้นได้มีการซื้อขายแลกเปลี่ยนกับประเทศไทยมานานและเป็นจำนวนมาก ซึ่งล้วนแต่บรรทุกไปและกลับโดยกองเรือค้าต่างธง ภาวะดังกล่าวเช่นนี้ควรจะมีการขจัดไปเพื่อให้ไทยเราได้มีสัดส่วนดำเนินงานนี้บ้างตามควร ด้วยการวางมาตรการส่งเสริมสนับสนุนองค์การเอกชนไทยให้เกิดความมั่นใจในการลงทุนในอุตสาหกิจสมุทรประเภทนี้ ว่าจะได้รับความคุ้มครองจากกฎหมายทะเลอย่างจริงจัง และควรแก้กฎหมายเรือไทยพุทธศักราช ๒๔๘๑ ว่าด้วยการจดทะเบียนเรือไทยซึ่งได้ตราไว้ในลักษณะชาตินิยมอย่างมากมาย กล่าวคือ กำหนดให้ผู้ถือหุ้นไทยมากกว่าผู้ถือหุ้นของชาติอื่น (หุ้นไทยต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐) เป็นสาเหตุหนึ่งที่ชนต่างชาติไม่กล้าร่วมทุนด้วย (ควรผ่อนผันลดสัดส่วนลงให้มาก หากเห็นสมควรแก้ก็จะกระทำได้โดยง่าย เพราะในขณะนี้ทางราชการก็กำลังยกร่างกฎหมายทะเลอยู่) ทั้ง ๆ ที่ฐานะของประเทศไทยในภูมิภาคส่วนนี้ อยู่ในระดับที่ควรได้รับการวางใจในการลงทุนด้วยมากที่สุด ไม่ว่าในด้านภาษีอากรหรือค่าแรงงาน อันเป็นมูลเหตุให้นักพาณิชย์นาวินบางประเทศทำการโอนหรือเปลี่ยนธงกันไปมากต่อมาก เช่น ในปัจจุบันนี้ประเทศลิเบอเรียและปานามาสองประเทศเล็ก ๆ นี้ สามารถมีกองเรือค้าเดินสมุทรรวมกันได้ถึง ๓๙,๗๔๔,๐๐๐ ตัน มากกว่าบรรดามหาประเทศบางประเทศเสียอีก ทั้งนี้ก็เพราะบางประเทศมีการเรียกเก็บภาษีอากรค่อนข้างสูง สูงจนกระทั่งเจ้าของเรือจำต้องนำเรือของตนไปพึ่งธงของประเทศที่กล่าวนี้ซึ่งเก็บภาษีอากรต่ำ แต่หวังในธุรกิจจำบังบางประการสูง จึงจูงใจเรือชาติอื่นเข้าหันไปสังกัดเป็นเรือ "ธงเพื่อความสะดวก" (FLAG OF CONVENIENCE) หรือในขณะนี้ประเทศสวีเด็นมีค่าแรงงานของ

กรรมกร และค่าจ้างของลูกเรือสูงกว่าของเยอรมัน (เพราะทางเยอรมันควบคุมการดำเนินงานของกรรมกรอยู่มาก) ก็เป็นเหตุอีกอย่างหนึ่งเหมือนกันทำให้กองเรือค้าของสวีเด็นโอนไปเป็นเรือใต้ธงเยอรมันเสียก็มาก หรือสาธารณรัฐจีน (ไต้หวัน) ต้องสูญเสียกองเรือค้าไปอาศัยธงแห่งความสะดวกของชาติอื่นก็ด้วยเหตุ ๒ ประการ คือ เจ้าของเรือไม่แน่ใจในอนาคตเนื่องจากการแบ่งแยกประเทศเป็นสองฝักสองฝ่าย และเกรงกองเรือค้าของตนจะถูกกระทบกระเทือนไปด้วย เพราะการรับรองฐานะอันแท้จริง ต่างแยกกันไปเป็นสองค่าย บ้างก็รับรองรัฐบาลจีนแผ่นดินใหญ่ บ้างก็รับรองรัฐบาลจีนแห่งเกาะไต้หวัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้ากับสหราชอาณาจักรและกับบางประเทศในเครือจักรภพ ซึ่งรับรองฐานะการเป็นรัฐบาลของจีนแผ่นดินใหญ่อยู่ อาจถูกกีดกันด้วยธงประจำเรือดังนี้ ฉะนั้น เพื่อประโยชน์ทางการค้าจึงจำเป็นต้องหันไปพึ่งธงอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับค่ายใดค่ายหนึ่งโดยทางการเมือง หรือปัญหาตามข่าวของจีนไต้หวันพยายามจะขอเข้าร่วมกลุ่มของสมาคมอาสา โดยติดต่อฝ่ายฟิลิปปินส์และมาเลย์เซีย ซึ่งยังไม่ได้รับรองจีนไต้หวันก็ค้านเสียแล้ว ทั้ง ๆ ที่มาเลย์เซียเองก็ยังไม่ได้คำรับรองจากฟิลิปปินส์ โดยมีการผลัดวันประกันพรุ่งอยู่เรื่อยๆ ดังนี้ และตามที่กล่าวมาก็เพื่อให้เห็นถึงอุปสรรคและประโยชน์อันอาจได้รับ หากเราจัดบ้านเราให้เรียบร้อยในทางการจดทะเบียนเรือนอกจากนี้เท่าที่สังเกตได้มีบริษัทเรือต่างชาติเข้าไปร่วมกับมาเลย์เซียเริ่มการเดินเรือกันบ้างแล้ว

อนึ่ง เมื่อได้กล่าวถึงบรรดาประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียงมาบ้างแล้ว หากจะไม่หยิบยกความเคลื่อนไหวทางเรือค้าของมิตรอีกประเทศหนึ่ง ซึ่งเคยแพร่ทั้งศาสนาและวัฒนธรรมมาสู่บ้านเมืองเรา และครั้งหนึ่งได้เสียอิสระภาพไปเป็นเวลานาน คือ อินเดียในวาระแรกที่ได้รับเอกราชคืนมาเพื่อสร้างหลักการบริหารประเทศใหม่ การประชุมครั้งแรกของสภาคองเกรสแห่งอินเดียเมื่อ ๑๘ ปีก่อน ที่ประชุมได้รับรองกำหนดนโยบายฟื้นฟูอินเดียอยู่หลายอย่างหลายประการ โดยมีแผนการพัฒนาการสร้างเสริมกองเรือของชาติอยู่ในกำหนดนโยบาย โดยระดมสรรพกำลังทุนเอกชน ซึ่งมีจอดนิ่งอยู่

ในอินเดีย ไม่ได้ใช้ในอุตสาหกิจใดอยู่ก่อนนั้นมาใช้สร้างอุตสาหกิจทางทะเลของอินเดีย ในครั้งนั้นด้วย ซึ่งในขณะนั้นอินเดียมีกองเรือค้าอยู่เพียง ๗๐,๐๐๐ ตัน และแล้วด้วยการกำหนดกฎเกณฑ์การสร้างพาณิชย์นาวีของอินเดีย วางขึ้นโดยอินเดียเพื่ออินเดียเอง เพียงแต่จ้างผู้ชำนาญการพิเศษ ด้านอู่ซ่อมสร้าง วิศวกรทะเล และนาวิสถาปัตย์ จากเยอรมันและญี่ปุ่นเป็นครั้งคราวตามความเหมาะสมเท่านั้น โดยเริ่มจากการซื้อโครงเรือเก่ามาปรับปรุงและเปลี่ยนเครื่องเรือใหม่ ซื้อเรือใช้แล้วในสภาพและราคาที่สมควร และต่อขึ้นใหม่ทั้งในและนอกประเทศตามความจำเป็น จากปฏิบัติการและประสพการณ์ที่ได้รับจนบังเกิดความเจนจัดมากขึ้นด้วยเวลาเพียง ๑๘ ปี อินเดียสามารถมีอู่ซ่อมและสร้างเรือขนาดย่อมตามบรรดาเมืองชายทะเลถึง ๖ แห่ง และที่ใหญ่และสำคัญที่สุด คือที่โคชิน (COCHIN) ซึ่งสามารถต่อเรือเดินสมุทรได้ถึงขนาด ๓๒,๐๐๐ ตัน อินเดียในขณะนี้สามารถครองลำดับสองแห่งพาณิชย์นาวีของเอเซีย หรือลำดับ ๑๔ แห่งพาณิชย์นาวีของโลกด้วยจำนวนรวมน้ำหนักได้ประมาณ ๑,๘๒๕,๒๒๐ G.R.T. (โดยมิได้รวมเรือค้าชายฝั่งเล็ก ๆ เรือประมงและเรือลากจูงอื่น ๆ) การดำเนินกิจการกองเรือพาณิชย์ของอินเดียทั้งสัญชาติและธงเป็นของเอกชนทั้งสิ้น แยกได้ดังนี้:—

ก. กองเรือค้าข้ามสมุทรมี ๘ บริษัท

ข. กองเรือค้ากับอาณาเขตใกล้เคียง ๓๔ บริษัท

คำขวัญตอนหนึ่งของประเทศอินเดีย ซึ่งรัฐบุรุษอินเดียถือเป็นรากฐานแห่งการวางนโยบายอุตสาหกิจทางทะเลของประเทศ ซึ่งเป็นเรื่องที่สำคัญแก่ชีวิตจิตใจของประเทศนั้นยิ่ง มีความตอนหนึ่งว่า "อุตสาหกิจทางเรือของประเทศจะยืนยงไม่ได้หากปราศจากรัฐสนับสนุน" (NO SHIPPING INDUSTRY COULD SURVIVE IN THE COUNTRY WITHOUT GOVERNMENT SUPPORT) ดังนี้

อนึ่ง นอกจากการตั้งสมาคมเจ้าของเรือไทยแล้ว ก็ควรพิจารณาตั้งมาตรการต่าง ๆ เช่น การจ้างพนักงานเรือ ตั้งกำหนดอัตราเงินเดือนตามตำแหน่งหน้าที่ต่าง ๆ ให้

เรือเดินสมุทรไทย เพื่อเปรียบเทียบแก้ไขตามความเหมาะสมกับเรือค้าชายฝั่ง หรือเรือค้าอาณาเขตใกล้เคียง เพื่อให้มีให้ใช้ในส่วนสัดตามสมควร เป็นการป้องกันการผละงานหรือแย่งคนงานกันได้ หากต่างแห่งต่างกำหนดอัตรา และเกิดลดหลั่นกันไปมาก ความไม่สงบทางปกครองก็จะต้องบังเกิดขึ้น และจะเป็นผลร้ายต่อพ่อค้าโดยตรงและประเทศโดยอ้อมในที่สุด

ค. ควบคุมการเปลี่ยนธง

เมื่อปรากฏว่าได้มีการส่งเสริมให้มีการจดทะเบียนเรือ ภายใต้ธงไทยมากยิ่งขึ้น ซึ่งก็ควรจะมีการเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก หากบรรดาผู้ที่จะลงทุนและผู้ที่จะดำเนินธุรกิจการค้าได้แน่ใจในนโยบายของรัฐที่จะให้ความคุ้มครอง, ควบคุม, ส่งเสริม และสนับสนุนอย่างจริงจังแล้ว ประกอบกับในระยะนี้เป็นเวลาที่ประเทศมหาอำนาจทางทะเลกำลังปรับปรุงกองเรือของตน โดยระบายเรือเก่าออกมายังประเทศที่กำลังก่อร่างสร้างตัว เมื่อเป็นดังนี้หนทางที่จะรับประโยชน์ได้นั้นก็น่าจะมีอยู่ได้ คือ

ประการแรกส่งเสริมให้มีการร่วมทุนระหว่างต่างประเทศกับไทยในการสร้างอุตสาหกิจการเดินเรือขึ้น และการนี้ก็ได้พูดแล้วในตอนต้นของบทนี้ว่าควรจะเปลี่ยนแปลงแก้ไขกฎเกณฑ์ของไทยเราซึ่งได้ทำไว้ ๒๗ หรือ ๒๘ ปีมาแล้ว ซึ่งในเวลานั้นอาจมองในทัศนะของการรักษาผลประโยชน์ในนัยของชาตินิยมอย่างมาก ซึ่งมาในปัจจุบันกลับกลายเป็นอุปสรรคขัดขวางความเจริญไป จึงควรปรับปรุงเสียใหม่โดยเปิดทางให้เรือซึ่งอยู่ภายใต้ธงของชาติอื่นให้เปลี่ยนมาเป็นเรือภายใต้สังกัดธงไทยได้โดยสะดวกขึ้น เช่นกำหนดหุ้นที่ไทยจะเป็นเจ้าของ ไม่จำเป็นจะต้องเป็นบุคคลถือหุ้นถึงร้อยละ ๗๐ ดังกล่าว แต่อาจเป็นนิติบุคคลไทยถือหุ้น และอาจเป็นเพียงร้อยละ ๕๐ เป็นต้น นอกจากนี้ในการร่างกฎหมายทะเลก็ควรระบุออกไปให้ชัดในการจำนองเรือให้สะดวกยิ่งขึ้น สามารถให้ต่างชาติได้นำเรือเข้ามาลงทุนเป็นทุนถาวร (FIX CAPITAL) และให้ฝ่ายไทยลงทุนในทางทุนดำเนินงาน (OPERATING CAPITAL) หรือโดยการจำนอง

(แต่ราคาจำนองต้องกำหนดโดยผู้เป็นกลางในระดับพอสมควรไม่ใช่ตกลงกันเอง) ให้การยืมทุน ให้ใช้เครดิต จะสามารถให้บริษัทของไทยได้ใช้หนี้ค่าเรือได้โดยภายใต้จากการดำเนินงานเอง เป็นการตัดภาระของการทับถมเงินทองลงทุนอย่างมากมาย เรื่องนี้จะได้กล่าวต่อไปในวาระหลังเกี่ยวกับเรื่องการส่งเสริมการลงทุนด้วย

เมื่อได้เรือมาเป็นจำนวนพอสมควรแล้ววิธีการที่จะควบคุมน้ำหนัก (CONTROL OF TONNAGE) ก็จำเป็นที่จะต้องกระทำ และในนัยนี้เองการประสานงานระหว่างราชการแห่งราชนาวีและราชการฝ่ายพลเรือน ก็จะต้องดำเนินงานร่วมกันเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งจะได้กล่าวต่อไปเช่นกันในเรื่องของหน่วยราชการที่พึงจะต้องตั้งขึ้นในราชนาวี และในกระทรวงทะบวงกรมที่สมควรจะต้องจัดตั้งขึ้นใหม่ เจตนาของการควบคุมน้ำหนักเรือนี้ก็คือ

การโอนเรือเข้ามาอยู่ภายใต้ธงไทยนั้น พยายามให้ง่ายให้ได้เรือที่ต้องด้วยลักษณะตามความต้องการของประเทศ และเมื่อได้แล้วก็ต้องพยายามรักษาไว้ให้อยู่ภายใต้ธงของประเทศไทย การที่จะโอนออกนอกธงไทยไปยังธงอื่นนั้น ก็จะต้องอนุมัติให้ทำได้ในกรณีที่มีเหตุผลอันสมควร เช่นการแลกเรือใหม่ที่เหมาะสมมากกว่า ซึ่งเป็นเรื่องที่ทำกันอยู่เป็นนิจสินของธุรกิจการเดินเรือ แต่สำหรับการเปลี่ยนกรรมสิทธิ์เรือภายใต้ธงเดียวกันแล้วก็คงจะทำได้ไม่ลำบากยากเย็นอะไร หรือหากเมื่อมีการเรียกร้องหนี้สินเมื่อราคากำหนดไว้พอสมควร ก็คงเปลี่ยนมือภายใต้ธงไทยด้วยกันได้ไม่ยากเย็นอะไรดังนี้

ฉะนั้น เรื่องของพาณิชย์นาวีที่มีอยู่แล้วนี้ ก็พอมีอยู่แต่เพียงว่ารวบรวมให้เป็นหมู่เป็นเหล่าให้ประสานงานกัน ส่งเสริมให้มีการเพิ่มจำนวนเรือเพิ่มน้ำหนักเรือขึ้นเป็นลำดับ และพยายามรักษาระดับของน้ำหนักที่มีอยู่นั้นให้ดียิ่ง ๆ ขึ้นไป ซึ่งก็เป็นเรื่องของการบริหารงาน ไม่ใช่การต้องไปเรียกร้องทุนรอนจากรัฐบาลอย่างมหาศาล ขอแต่เพียงให้รัฐได้ดำเนินงาน ให้ความคุ้มครอง ควบคุม สนับสนุน และส่งเสริม

หาบริษัทไทยทุกเจ้าของเรือไทยให้ได้รับความเอาใจใส่ในมาตรฐานความเป็นธรรมอันเดียวกันเท่านั้นก็คงจะพอ ไม่จำเป็นจะต้องไปเรียกร้องขอคำบงการจากผู้ชำนาญต่างชาติ

ตามที่ได้กล่าวมาโดยตลอดในบทนี้ ก็โดยมีเจตนาที่จะเสนอให้เห็นว่า สำหรับในขั้นต้นที่จะรวมเรือไทยที่มีอยู่แล้วเข้าให้เป็นปึกแผ่นและขยายตัวในขั้นแรกนี้ เป็นเรื่องของการบริหารงานปรับปรุงในสิ่งที่เรายังขาดตกบกพร่องอยู่ในทางกฎหมายและในทางปฏิบัติ เพื่อให้เป็นที่เข้าใจและสร้างความศรัทธาของผู้เป็นเจ้าของเรือและผู้ที่จะเข้าร่วมในธุรกิจการเดินเรือ ซึ่งก็จะไม่เป็นงานที่จะต้องใช้เงินทองของรัฐบาลอย่างมากมายประการใด และนอกจากนี้แล้วการมองดูข้อบกพร่องของเราเองและปรับปรุงเสียใหม่เช่นนี้ เข้าใจว่าคงเป็นการปฏิบัติที่ผู้ชำนาญต่างชาติคงจะไม่รู้ดีไปกว่าเราได้เว้นเสียแต่ได้มาประจำอยู่ในประเทศไทยเป็นเวลานาน ๆ ซึ่งเพียงเงินค่าจ้างก็อาจมากไปพอดูอยู่แล้ว

ตารางเปรียบเทียบกองเรือพาณิชย์ของประเทศต่าง ๆ ระหว่างต้นปี 2508 กับ ต้นปี 2509 ของเรือเดินสมุทรและเรือเดินทะเลขนาดตั้งแต่ 1,000 กรอสตันขึ้นไป

ธงในสังกัดของเรือบรรทุก	ปรากฏเมื่อต้นปี 2508		ปรากฏเมื่อต้นปี 2509	
	สินค้าแห้ง G.R.T.	สินค้าเหลว D.W.T.	สินค้าแห้ง G.R.T.	สินค้าเหลว D.W.T.
สหรัฐอเมริกา	22,520,000	7,792,000	21,748,000	7,727,000
สหราชอาณาจักร	20,138,000	11,747,000	19,707,000	11,624,000
นอร์เวย์	13,417,000	10,901,000	14,303,000	12,269,000
ลิเบอเรีย	12,770,000	12,337,000	15,717,000	15,737,000
ญี่ปุ่น	10,813,000	4,427,000	9,444,000	5,397,000
กรีซ	6,781,000	2,466,000	6,882,000	2,525,000
สหภาพโซเวียต* +	5,397,000	2,143,000	6,330,000	2,786,000
อิตาลี	5,049,000	2,896,000	5,092,000	2,947,000
ฝรั่งเศส	4,809,000	3,241,000	4,804,000	3,491,000
สาธารณรัฐเยอรมนี (ตะวันตก)	4,787,000	1,136,000	4,789,000	1,228,000
เนเธอร์แลนด์	4,597,000	2,538,000	4,556,000	2,515,000
ปานามา	3,967,000	3,367,000	4,337,000	3,933,000

ธงในสังกัดกองเรือบรรทุก	ปรากฏเมื่อต้นปี 2508		ปรากฏเมื่อต้นปี 2509	
	สินค้าแห้ง G.R.T.	สินค้าเหลว D.W.T.	สินค้าแห้ง G.R.T.	สินค้าเหลว D.W.T.
สวีเด็น	3,951,000	2,119,000	3,969,000	2,154,000
เดนมาร์ค	2,199,000	1,288,000	2,335,000	1,497,000
อินเดีย	1,760,000	122,000	1,825,000	156,000
สเปญ	1,579,000	804,000	1,603,000	832,000
อาเย็นตินา	1,134,000	810,000	1,115,000	792,000
บราซิล	1,110,000	609,000	1,146,000	609,000
อาณานิคมอังกฤษ	1,084,000	140,000	1,135,000	141,000
ฟินแลนด์	889,000	435,000	914,000	467,000
โปแลนด์	875,000	114,000	876,000	101,000
เลบานอน	870,000	—	849,000	—
ยูโกสลาเวีย	866,000	91,000	890,000	94,000
เบลเยี่ยม	711,000	302,000	734,000	363,000
เตอรกี	636,000	185,000	609,000	168,000
มหาชนรัฐจีน (แผ่นดินใหญ่)	592,000	64,000	613,000	97,000
สาธารณจีน (ไต้หวัน)	572,000	125,000	639,000	123,000

ธงในสังกัดของเรือบรรทุก	ปรากฏเมื่อต้นปี 2508		ปรากฏเมื่อต้นปี 2509	
	สินค้าแห้ง G.R.T.	สินค้าเหลว D.W.T.	สินค้าแห้ง G.R.T.	สินค้าเหลว D.W.T.
ปอร์ตุเกต	560,000	239,000	556,000	239,000
ออสเตรเลีย	446,000	15,000	515,050	100,000
อิสราเอล	441,000	52,000	504,000	19,000
มหาชนรัฐเยอรมัน (ตะวันออก)*	417,000	143,000	480,000	143,000
ฟิลิปปินส์	393,000	18,000	432,000	29,000
อินโดเนเซีย	325,000	30,000	348,000	47,000
ปากีสถาน	285,000	31,000	341,000	16,000
เวเนซูเอลา	283,000	290,000	277,000	290,000
ชิลี	268,000	117,000	251,000	91,000
เม๊คสิโก	240,000	278,000	247,000	263,000
แคนาดา	238,000	119,000	266,000	133,000
สาธารณรัฐอาหรับ	212,000	109,000	201,000	109,000
นิวซีแลนด์	197,000	3,000	212,000	3,000
แอฟริกาใต้	190,000	53,000	221,000	16,000
สวิทเซอร์แลนด์	184,000	—	210,000	—

ธงในสังกัดของเรือบรรทุก	ปรากฏเมื่อต้นปี 2508		ปรากฏเมื่อต้นปี 2509	
	สินค้าแห้ง G.R.T.	สินค้าเหลว D.W.T.	สินค้าแห้ง G.R.T.	สินค้าเหลว D.W.T.
บุลกาเรีย*	161,000	81,000	207,000	81.000
ไอร์แลนด์	137,000	39,000	136,000	39,000
คิวบา*	134,000	6,000	144.000	5.000
เปรู	123,000	40,000	128,000	40,000
สาธารณรัฐเกาหลี (ใต้)	109,000	13,000	113,000	13,000
อุรุกวัย	100,000	64,000	111,000	64,000
โคลอมเบีย	90,000	—	106.000	—
เชคโกสโลวาเกีย*	83,000	20,000	93,000	20.000
รูมาเนีย	82,000	38,000	90,000	38.000
ฮอนดูรัส	81,000	—	63,000	—
ฆานา	78.000	—	90.000	—
ไอร์แลนด์	61.000	17,000	60,000	17.000
มอรอคโค	50,000	—	50,000	—
พะม่า	47,000	—	48.000	—
ไนจีเรีย	42,000	—	53,000	—

ธงในสังกัดของเรือบรรทุก	ปรากฏเมื่อต้นปี 2508		ปรากฏเมื่อต้นปี 2509	
	สินค้าแห้ง G.R.T.	สินค้าเหลว D.W.T.	สินค้าแห้ง G.R.T.	สินค้าเหลว D.W.T.
เชาดิอเรเบีย	32,000	13,000	38,000	13,000
คูเวียต	31,000	46,000	74,000	99,000
อาลบาเนีย	30,000	—	33.000	—
อิหร่าน	28,000	—	28,000	—
อิควอดอร์	23,000	2.000	22.000	2.000
ตูนิเซีย	20,000	—	20,000	—
คอสตาริกา	16,000	—	8.000	—
ไอวอรี่โคสท์	16,000	—	16.000	—
ฮังการี*	14,000	—	14,000	—
นิคารากัว	14.000	—	14.000	—
สาธารณรัฐโดมินิกัน	13,000	3,000	13.000	3,000
จาไมก้า	12,000	—	12.000	—
อีรัค	12.000	—	12.000	—
มาลากาเซีย	12,000	—	18,000	—
โมนาโค	12,000	10,000	22,000	14.000

ธงในสังกัดของเรือบรรทุก	ปรากฏเมื่อต้นปี 2508		ปรากฏเมื่อต้นปี 2509	
	สินค้าแห้ง G.R.T.	สินค้าเหลว D.W.T.	สินค้าแห้ง G.R.T.	สินค้าเหลว D.W.T.
คีเนีย	11,000	—	11,000	—
ซูดาน	9,000	—	14,000	—
ไทย	8,000	6,000	22,000	8,000
โซมาเลีย	7,000	—	7,000	—
กัวเตมาลา	4,000	—	4,000	—
มาเลย์เซีย	3,000	2,000	7,000	2,000
แอลยีเรีย	3,000	—	3,000	—
อีธิโอเบี่ย	3,000	—	4,000	—
สาธารณรัฐเวียตนาม (ใต้)	3,000	—	3,000	—
ตองกา	2,000	—	2,000	—
มหาชนรัฐเกาหลี (เหนือ)*	2,000	—	2,000	—

หมายเหตุ :—

* แหล่งได้เอกสารค่อนข้างจำกัด และไม่ยืนยันความแน่นอน

÷ รวมเรือที่ได้รับจากรัฐบาลสหรัฐอเมริกาภายใต้เงื่อนไขข้อตกลงเช่า—ยืม คือเรือบรรทุกสินค้าแห้ง 522,000 G.R.T. และเรือบรรทุกสินค้าเหลว 11,000 D.W.T. ซึ่งยังคงค้างอยู่ไม่ได้รับคืนหรือชดใช้

๑. จากตารางเปรียบเทียบจะเห็นได้ว่า บรรดากลุ่มประเทศที่มีอำนาจทางทะเลอยู่แล้วได้ขยายพาณิชย์นาวีหนักไปในทางเรือบรรทุกสินค้ายุ่ง (BULK) และสินค้าเหลว (TANKER) มากกว่าเรือบรรทุกสินค้าเบ็ดเตล็ด (GENERAL CARGO) ซึ่งตรงกันข้ามกับบรรดาประเทศที่กำลังก่อร่างสร้างตัว ทางทะเลต่างได้เพิ่มเรือบรรทุกสินค้าเบ็ดเตล็ดมากขึ้นกว่าเรือประเภทอื่น และโดยเฉพาะอย่างยิ่งบรรดาประเทศกสิกรรมทางตะวันออกได้เพิ่มขึ้นอีกรวมทั้งไทยด้วย ทั้งนี้ยกเว้น ลิเบอเรีย และปานามา ที่สามารถมีเรือพาณิชย์ภายใต้ธงได้เป็นจำนวนมาก และก็ได้เพิ่มมากขึ้นอย่างมหาศาล พฤติการณ์นี้มิได้หมายความว่าประเทศทั้ง ๒ นี้มีอู่ต่อเรือ หรือมีการค้าใหญ่โตอันน่าสนใจนักไม่ หากแต่ว่านโยบายของประเทศเกี่ยวกับเศรษฐกิจทางทะเล ดำเนินไปในลักษณะเป็นประเทศเจ้าของ "ธงแห่งความสะดวก" (FLAG OF CONVENIENCE) ซึ่งเพิ่มพูนพลานุภาพให้หลายประเทศที่เป็นเจ้าของเรือโดยแท้นำเรือของตนไปขึ้นธงในสังกัดของประเทศทั้งสอง

๒. เนื่องจากบรรดาประเทศที่ได้รับสมยานามว่า "เจ้าแห่งกองเรือค้า" ต่างเบนเข็มการสะสมกองเรือของตนไปในทางกองเรือค้าสายประจำที่มีความเร็วพิเศษ (๒๐ - ๒๕ น๊อต), เรือบรรทุกสินค้ายุ่ง (BULK CARRIER) มีระวางบรรทุก ๓๐,๐๐๐—๘๐,๐๐๐ ตัน และเรือบรรทุกน้ำมัน (TANKER) มีระวางบรรทุก ๘๐,๐๐๐—๑๗๐,๐๐๐ ตัน และที่กำลังเตรียมสร้างกันอยู่หลายลำ ในขนาด ๒๐๐,๐๐๐ ถึง ๓๐๐,๐๐๐ ตัน และในขณะเดียวกันก็ระบายเรือเก่าในราคาถูก (ความเร็วไม่เกิน ๑๕ น๊อต อายุแต่ ๑๐ ปีขึ้นไป) เพื่อส่งต่อไปให้ประเทศใหม่ ๆ ได้มีกองเรือพาณิชย์เป็นของตนเองบ้าง และบัดนี้กองเรือดังกล่าวกำลังถูกนำเข้าประจำการอยู่ในหลายประเทศในภูมิภาคของเอเซียนี่เอง

๓. สำหรับประเทศไทยก็มีการเพิ่มเรือค้าขึ้นรวมน้ำหนักประมาณ ๒๒,๐๐๐ ตัน ซึ่งทั้งนี้เป็นเพราะได้มีเรือของบริษัทไทยเดินเรือทะเลจำกัดเพิ่มขึ้น ๒ ลำ ประมาณ

๗,๒๗๑ C.R.T. และของบริษัทโพธินาวีไทย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทตั้งขึ้นใหม่หลังจากที่ทราบว่ารัฐบาลเห็นชอบจะส่งเสริมพาณิชย์นาวีไทย ในปลาย พ.ศ. ๒๕๐๘ โดยมีเรือสินค้า ๒ ลำ รวมน้ำหนัก ๔,๕๑๑ C.R.T. นำเข้าสู่บริการ.

๔. เป็นที่คาดได้ว่าหากรัฐบาลไทยจะมีนโยบายอันแน่นอนมั่นคงที่จะอำนวยประโยชน์ให้ได้โดยทั่วไปแล้ว คงจะไม่เป็นการผิดพลาดที่จะกล่าวว่าจะเกิดบริษัทเดินเรือค้าของไทยเกิดขึ้นอีกมากสายในลักษณะระดมทุนเอกชนภายในประเทศหรือรวมทุนกับต่างประเทศ แต่โดยที่เรือต้องเข้ามาลงทะเบียนอยู่ภายใต้ธงไทย ดำเนินธุรกิจภายใต้กฎหมายไทยสืบต่อไป ซึ่งทั้งนี้จะไม่หมายความว่ารัฐบาลจะต้องลงทุนอย่างมหาศาลด้วยแต่ประการใด แต่ก็อาจต้องช่วยเหลือในวิสาหกิจประเภทนี้บ้าง อย่างคาดผลได้ว่าไม่สูญ.

รายการเรือสินค้าเดินทะเล (ตัวเรือเป็นเหล็ก) ภายใต้ธงไทย

เจ้าของเรือ	ชื่อเรือ	N.R.T.	G.R.T.
1. น.ส. ราศรี อัชนันต์	อนันตสิน	201.30	383.02
	อรุณสิน	281.23	641.26
2. นางพูนศรี สุทรารมย์	อ่าวสยาม	128.47	218.52
	รัศมี	444.05	611.97
	สินธุสยาม	1,578.00	2,769.00
	ขวัญชัย	187.97	299.30
	ฮองตั๊ด	112.16	394.10
3. นายสมาน โอภาสวงศ์	ล่องสินธุ์	246.66	457.52
4. บริษัทเดินเรือไทยจำกัด	จันทบูร	245.21	395.18
	ปากพนัง	156.89	310.29
	สายบุรี	230.31	494.30
	ภาณุรังษี	409.80	685.59
	บางนรา	319.53	785.59
5. บริษัทโหงวฮก จำกัด	ปรอสเปอร์	1.367.00	2,322.00
6. บริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด	มหาเทวี	998.83	1,896.60
	วิสุทธิกษัตริย์	1.100.58	1,780.10
	เทพามาตย์	1,000.62	1,780.00
	ศรีเทพ	2,269.00	3,635.39
	นครไทย	2,269.77	3,635.38
7. บริษัทสินปากพูนเดินเรือ จำกัด	สุวิศรีสาคร	221.11	305.22

เจ้าของเรือ	ชื่อเรือ	N.R.T.	G.R.T.
8. บริษัทสยามกลการ	สินประเสริฐ	547.79	829.80
9. นายจำรอง พูลสวัสดิ์ และ นายชูเกียรติ ชัยวรพงศา	รัตนเทวี	154.48	261.01
10. บริษัทขนส่งน้ำมันไทย จำกัด	* ศรีวิชัย	656.73	1,510.98
	* ลานนาไทย	693.53	1,510.98
	* ไตรตรึงษ์	656.73	1,510.98
	* มหาชัย	656.73	1,510.90
10. บริษัทโพธินาวีไทย จำกัด	โพธิ 1	1,149.67	2,177.60
	โพธิ 2	1,161.00	2,333.00

หมายเหตุ : * เรือบรรทุกน้ำมัน

แนวกำหนดตำแหน่งหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ในเรือเดินสมุทรไทยและอัตราเงินเดือน

ผู้บังคับการ	CAPTAIN OR MASTER	8,000.00 บาท

นายเรือฝ่ายพรรคนาวิน (ปากเรือ) DECK OFFICERS

ต้นเรือ หรือนายเรือที่ 1	CHIEF MATE OR FIRST MATE	6,000.00 ,,
ต้นหน หรือนายเรือที่ 2	SECOND MATE	4,300.00 ,,
นายเรือที่ 3	THIRD MATE	3,200.00 ,,
นายเรือที่ 4	FOURTH MATE	2,500.00 ,,
นายเรือฝึกหัด	JUNIOR DECK OFFICER	1,500.00 ,,

เจ้าหน้าที่ฝ่ายพรรคนาวิน (ปากเรือ) DECK STAFF

สรั่ง	BOATSWAIN	2,000.00 ,,
สรั่งที่ 2	SECOND BOATSWAIN	1,500.00 ,,
เจ้าหน้าที่พัสดุหรือกระซับ	STOREKEEPER	1,500.00 ,,
นายท้าย	QUARTER MASTER	1,500.00 ,,
ช่างโยธา	CARPENTER	2,000.00 ,,
จ่ากลาสี	ABLE SEAMAN	1,400.00 ,,
กลาสี	ORDINARY SEAMAN	1,200.00 ,,
กลาสีสำรอง	DECK APRENTICE	1,000.00 ,,

นายเรือฝ่ายพรรคกลิน (ช่างกล) ENGINEERING OFFICERS

ต้นกล	CHIEF ENGINEER	6.500.00 ,,
รองต้นกลหรือนายช่างที่ 1	FIRT ENGINEER	5,500.00 ,,

นายช่างกลที่ 2	SECOND ENGINEER	5,000.00 บาท
นายช่างกลที่ 3	THIRD ENGINEER	3,500.00 ,,
นายช่างกลที่ 4	FOURTH ENGINEER	2,500.00 ,,
นายช่างกลฝึกหัด	JUNIOR ENGINEER	1,600.00 ,,

เจ้าหน้าที่ฝ่ายพรรคกลิน (ช่างกล) ENGINEERING STAFF

ช่างไฟฟ้า	ELECTRICIAN	2,500.00 ,,
สรั่งช่างกล	FITTER	2,000.00 ,,
หัวหน้าห้องเครื่อง	ENGINE ROOM BOSS	2,500.00 ,,
พนักงานเครื่องจักรช่วย	DONKEYMAN	2,000.00 ,,
ช่างเครื่อง	MOTORMAN	1,200.00 ,,
ช่างไฟ	FIREMAN	1,200.00 ,,
ช่างน้ำมันที่ 1	FIRST OILMAN	2,000.00 ,,
ช่างน้ำมันที่ 2	SECOND OILMAN	1,700.00 ,,
ช่างน้ำมันที่ 3	THIRD OILMAN	1,600.00 ,,
พนักงานประจำเครื่อง	TURNER	2,500.00 ,,
ช่างอัดฉีด	GREASER	1,300.00 ,,

นายเรืออื่น OTHER OFFICER

หัวหน้าวิทยุ	RADIO OR WIRELESS OFFICER	4,500.00 ,,
หัวหน้าพลาธิการ	CHIEF STEWARD	2,000.00 ,,
รองพลาธิการ	SECOND STEWARD	1,500.00 ,,
เหรัญญิก หรือสมุหบัญชี	PURSER	3,000.00 ,,

พนักงานอื่น ๆ OTHER STAFF

พนักงานวิทยุ	RADIO OPERATOR	2,500.00 บาท
พยาบาล (ทำหน้าที่เลขานุการด้วย)	MALE NURSE	2,000.00 ,,
หัวหน้าสูทธกรรม	CHIEF COOK	2,000.00 ,,
ผู้ช่วยหัวหน้าสูทธกรรม	ASSISTANT COOK	1,500.00 ,,
สูทธกรรม	GALLEY BOY	1,000.00 ,,
บริกรห้องอาหาร	MESS BOY	800.00 ,,
บริกรห้องพัก	CABIN BOY	800.00 ,,
พนักงานซักรีด	LAUNDRYMAN	1,200.00 ,,
บริกรห้องโถง	SALOON BOY	800.00 ,,

ลักษณะเงื่อนไข

๑. บรรดาค่าแรงต่าง ๆ จะเริ่มคิดตั้งแต่วันออกเดินทาง ผู้แทนบริษัทเรือมีหน้าที่ต้องส่งบรรดาลูกเรือกลับสู่ต้นทางพร้อมทั้งจ่ายค่าแรงจนถึงวันกลับในเมื่อสัญญาการว่าจ้างได้สิ้นสุดลง

๒. เงินโบนัสจะจ่ายให้แก่ สรั่ง, ช่างเครื่อง และหัวหน้าพลาธิการ รายละ ๔๐๐.๐๐ ต่อเดือน สำหรับช่างโยธา, หัวหน้าสูทธกรรม และช่างเครื่อง จ่ายรายละ ๓๕๐.๐๐ ต่อเดือน ส่วนลูกเรืออื่น ๆ จะได้รับค่าล่วงเวลาในอัตราชั่วโมงละ ๗.๐๐ บาท

๓. บรรดาลูกเรือจะได้รับการหยุดพักผ่อน ๒ วัน ต่อเดือน โดยไม่หักค่าแรง

๔. ก่อนออกเดินทางทุก ๆ เที่ยว บรรดาลูกเรือจะได้รับค่าแรงหนึ่งเดือนล่วงหน้า

๕. บริษัทเรือจะหักค่าแรงกึ่งหนึ่งทุกเดือน เพื่อจ่ายแก่บรรดาครอบครัวของลูกเรือ (หากมี)

๖. เป็นการสมควรที่จะทำสัญญาว่าจ้างต่อกัน มีกำหนด ๒ ปี และอาจต่อสัญญาใหม่ได้ถ้าต่างฝ่ายต่างสมัครใจ

สมาคมเจ้าของเรือไทย

เจตนาของการจัดตั้งสมาคมเจ้าของเรือไทยขึ้นก็เพื่อการประสานงานและร่วมงานของอุตสาหกิจทางทะเลของไทย และโดยเฉพาะอย่างยิ่งการประสานงานระหว่างการเดินเรือของไทย ทั้งฝ่ายข้ามสมุทรและฝ่ายชายฝั่ง ตลอดจนฝ่ายดำเนินงานในอาณาเขตใกล้เคียงเช่นนี้ ระเบียบและข้อบังคับของสมาคมที่ควรจะจัดตั้งขึ้นจึงมีลักษณะข้อความดังต่อไปนี้ :—

วรรค ๑ — เจตนารมย์

สมาคมเจ้าของเรือไทย ซึ่งตั้งขึ้นโดยมีสำนักงานกลางตั้งอยู่ในกรุงเทพพระมหานคร ภายในขอบเขตแห่งข้อบังคับที่กำหนดนี้ เพื่อให้เกิดการรวมกำลังระหว่างกิจการเดินเรือไทย เพื่อที่จะได้กำหนดขอบเขตแห่งการตกลงกับบุคคลหรือองค์การและโดยทั่วไปเพื่อที่จะรักษาผลประโยชน์ร่วมกันของสมาชิกแห่งสมาคมนี้

วรรค ๒ : — สมาชิก

บุคคลที่จะได้รับเลือกเข้าเป็นสมาชิกแห่งสมาคมนี้ จะต้องเป็นผู้ที่คณะกรรมการของสมาคมได้ลงมติรับเลือก โดยผู้นั้นจะต้องเป็นไทยผู้ที่เป็นเจ้าของเรือโดยสมบูรณ์ในส่วนบุคคล, หรือถือหุ้นส่วนเป็นเจ้าของเรือ หรือเป็นบริษัทที่เป็นเจ้าของเรือจดทะเบียนบริษัท ภายในประเทศไทย ภายใต้กฎหมายไทย, โดยมีเรืออยู่ในครอบครองมีน้ำหนักคำนวณได้ไม่น้อยกว่า ๑๐๐๐ ดี.ดับบลิว. ตัน สำหรับการขนส่งทางทะเล ไม่ว่าจะเป็นทางข้ามสมุทร, ชายฝั่งหรือในอาณาเขตใกล้เคียง เรือทุกลำของเจ้าของผู้ที่เป็นสมาชิกนี้จะต้องมีประกันภัยและดูแลรักษาตลอดกาล ในระดับที่ดีที่สุด ตามสถาบันปรับมาตรฐานเพื่อที่ได้รับการรับรองทั่วไป สมาชิกแห่งสมาคมนี้ย่อมมีสิทธิที่จะดำเนินการและรับประโยชน์จากสมาคม และเป็นหน้าที่ของสมาชิกที่จะต้องปฏิบัติการอย่างซื่อสัตย์สุจริตในมติต่าง ๆ ของสมาคมโดยเหล่าสมาชิก สำหรับเจ้าของเรือซึ่งอาจยัง

ไม่มีลักษณะสมบูรณ์ต้องตามที่กำหนดไว้ในวรรคนี้ อาจเสนอตนเข้าเป็นสมาชิก และหากในการประชุมทั่วไปของสมาชิกของสมาคมได้มีเสียงสนับสนุนถึงสามในสี่ของจำนวนสมาชิกทั้งหมดของสมาคมแล้ว ก็อาจรับเข้าเป็นสมาชิกของสมาคมได้ แต่โดยมีการกำหนดสิทธิการออกเสียงโดยจำกัดดังกล่าวไว้ในวรรค ๒๐

วรรค ๓ :— คณะกรรมการ

สมาคมนี้จะดำเนินงานบริหารได้โดยคณะกรรมการ และมีผู้จัดการทั่วไปของสมาคมผู้หนึ่งซึ่งไม่ใช่กรรมการ

วรรค ๔ :— ที่ปรึกษา

คณะกรรมการมีหน้าที่ที่จะเชิญผู้ชำนาญและเจ้าหน้าที่ในกิจการอุตสาหกิจทะเลกลุ่มหนึ่งแต่งตั้งขึ้นเป็นคณะกรรมการที่ปรึกษา โดยความเห็นชอบของที่ประชุมใหญ่ของสมาคม เพื่อช่วยในการบริหารให้คำแนะนำและไกล่เกลี่ยในกิจการงานของสมาคม

วรรค ๕ :— การสมัครเข้าเป็นสมาชิก

การสมัครเข้าเป็นสมาชิกของสมาคมนี้ จะต้องยื่นต่อกรรมการของสมาคมเป็นลายลักษณ์อักษร ใบสมัครจะต้องกรอกในแบบพิมพ์ที่กำหนดขึ้นโดยคณะกรรมการ และจะถือเป็นข้อใขสำคัญยิ่งของการเป็นสมาชิกก็คือ ผู้สมัครจะต้องยินยอมรับเป็นลายลักษณ์อักษรเห็นชอบและเคารพที่จะปฏิบัติตามกฎและข้อบังคับของสมาคม

วรรค ๖ :— การเลือกตั้งคณะกรรมการ

คณะกรรมการของสมาคมจะได้รับการแต่งตั้งในการประชุมประจำปี ณ การประชุมใหญ่ของสมาชิก เพื่อให้ดำรงตำแหน่งคราวละ ๑ ปี และควรจะมีจำนวนอย่างน้อยไม่ต่ำกว่า ๓ นาย และอย่างมากไม่มากกว่า ๙ นาย

ณ ที่ประชุม คณะกรรมการ และผู้จัดการทั่วไป หรือตัวแทน มีสิทธิที่จะเข้าร่วมประชุม และหากประสงค์อาจแถลงความเห็นตามระเบียบวาระของที่ประชุม

กรรมการทุกคน ต้องเป็นเจ้าของเรือโดยสมบูรณ์ หรือจดทะเบียน หรือเป็นเจ้าของเรือที่เกี่ยวข้องกับสมาคม โดยเป็นผู้จัดการทั่วไป, หรือสมาชิกของคณะกรรมการของบริษัทที่เป็นสมาชิกของสมาคม

วรรค ๗ – การประชุมของคณะกรรมการ, มติ ฯลฯ

คณะกรรมการจะเลือกผู้หนึ่งในจำนวนกรรมการนั้นขึ้นเป็นประธานกรรมการ และอีกผู้หนึ่งเป็นรองประธานกรรมการ และจะได้มีการประชุมโดยประธานเป็นผู้เรียก หรือเมื่อคณะกรรมการตั้งแต่ ๓ คนขึ้นไป หรือผู้จัดการทั่วไปขอร้องให้มีการประชุม

สำหรับกรณีเกี่ยวกับการรับสมาชิกใหม่ หรือปัญหากำหนดไว้ในวรรค ๘ ข้อ ๗ และ ๙ จำเป็นที่ต้องมีจำนวนสามในสี่ของสมาชิกแห่งคณะกรรมการหรือผู้แทนที่ได้รับมอบหมายอย่างถูกต้องอยู่ในที่ประชุมและการลงคะแนนตัดสินต้องเป็นเอกฉันท์

สำหรับเรื่องอื่น ๆ นั้น เพียงแต่มีสมาชิกหรือผู้แทนที่ถูกต้องของกรรมการอยู่ในที่ประชุมเพียงหนึ่งในสองก็ถือว่าครบองค์ประชุมและมติต้องเป็นเอกฉันท์

วรรค ๘ – หน้าที่ของคณะกรรมการ

คณะกรรมการดูแลผลประโยชน์ของสมาคม และบริหารงานตามคำตัดสินของที่ประชุมใหญ่ตามแนวทาง และคำสั่งที่แน่ชัดและตามกฎเกณฑ์ให้ไว้ในระหว่างการประชุมนั้น ๆ นอกจากนี้กรรมการยังมีความรับผิดชอบที่จะรักษาสมบัติของสมาคม และดำเนินงานเพื่อรักษาความปลอดภัยในทางที่ดีที่สุด คณะกรรมการมีหน้าที่และอำนาจโดยเฉพาะดังนี้ :—

๑. แต่งตั้งผู้จัดการทั่วไปของสมาคม กำหนดใช้ค่าทดแทน และกำหนดวงงานในหน้าที่ของตำแหน่งนั้น

๒. จัดจ้างเจ้าหน้าที่เพื่อดำเนินการบัญชีของสมาคมและกิจการสารบรรณของสมาคม

๓. รับผิดชอบสำหรับการบัญชี โดยละเอียดของทั้งรายได้และรายจ่ายของสมาคม

๔. จัดทำรายงานละเอียดต่อที่ประชุมใหญ่เกี่ยวกับการบริหารทั่วไป

๕. เป็นตัวแทนของสมาคม หรือจัดตั้งตัวแทนแล้วแต่กรณีย์ที่เหมาะสมเพื่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลอื่น ๆ

๖. ตัดสินว่าผู้ใดควรเป็นผู้ลงนามแทนสมาคม

๗. เพื่อ ทำการ ตกลงใน ส่วนรวม แทน สมาคม และ ดำเนินงาน ต่อไป เกี่ยวกับข้อตกลงนั้น ๆ

๘. ตัดสิน ปัญหา เกี่ยวกับการ ดำเนิน งาน ในเรื่อง สืบเนื่อง มาจาก การนัด หยุดงานหรือปิดที่ทำงาน

๙. ตัดสินว่า สมาชิกควรจะต้องถูกปรับไหมในเมื่อกรณีย์เช่นนั้นเกิดขึ้นตามกฎข้อบังคับหรือไม่ และกำหนดปริมาณของค่าปรับไหม

คำปฏิญาณของสมาชิกตามกฎเกณฑ์เหล่านี้ และของเอกสารอื่น ๆ ของสมาคมจะต้องเก็บรักษาไว้ในตู้เก็บของพิเศษในธนาคาร โดยมีกุญแจสองดอกซึ่งดอกหนึ่งจะรักษาไว้โดยกรรมการผู้หนึ่ง อีกดอกหนึ่งโดยผู้จัดการทั่วไป

วรรค ๙ — ผู้จัดการทั่วไป

สำหรับธุระกิจประจำวันเป็นหน้าที่ดำเนินงานของผู้จัดการทั่วไป ซึ่งเป็นผู้ได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการ ผู้ดำรงตำแหน่งหน้าที่นี้ ไม่มีอำนาจหน้าที่ดังกล่าวไว้ในวรรค ๖ แต่คณะกรรมการจะต้องมีคำสั่งมอบอำนาจหน้าที่ให้แก่ผู้จัดการทั่วไป.

วรรค ๑๐ — การตรวจบัญชีของสมาคม

ในการประชุมประจำปี ผู้ตรวจบัญชี ๒ คน และผู้ช่วยอีก ๒ คน จะได้รับแต่งตั้งให้เป็นผู้ตรวจบัญชีของการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ เพื่อดำเนินงานในปีต่อไป บัญชีทั้งสิ้นนั้นคณะกรรมการควรส่งให้แก่ผู้ตรวจบัญชี ได้อย่างช้า ๓ เดือน

หลังที่ปีนั้น ๆ ได้สิ้นสุดลง ผู้ตรวจบัญชีควรใช้เวลาอย่างช้าที่สุดหนึ่งเดือนต่อจากนั้น เพื่อตรวจสอบและรายงานต่อคณะกรรมการ

วรรค ๑๑ — การประชุมประจำปี

สมาคม จะมีการ ประชุมประจำปี เป็นการประชุมสามัญ ก่อนสิ้นเดือน มกราคม ณ สถานที่และเวลาจะกำหนดโดยคณะกรรมการ การเรียกประชุมจะได้ส่งเป็นจดหมายลงทะเบียนถึงสมาชิกทุกคนก่อนล่วงหน้าในระยะเวลาพอสมควร

การประชุมสามัญประจำปีนี้ เรื่องที่จะได้นำเข้าหารือ คือ :—

๑. รายงาน เกี่ยวกับ การบริหาร ของคณะ กรรมการ ประกอบด้วย ความเห็นของผู้ตรวจบัญชี

๒. ปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบในส่วนเสียหายของคณะกรรมการหากมี

๓. เรื่องที่คณะกรรมการจะได้นำเข้าหารือ

๔. เรื่องที่สมาชิก แต่ละคนได้เสนอ ต่อคณะกรรมการ ก่อนการ ประชุม อย่างน้อยเป็นเวลาหนึ่งเดือน เพื่อให้นำเข้าที่ประชุมสามัญ

๕. เลือกคณะกรรมการของสมาคมสำหรับปีต่อไป

๖. เลือกผู้ตรวจบัญชีสองคน และผู้ช่วยอีกสองคน สำหรับปีต่อไป

ระเบียบของการประชุมจะต้องจัดทำขึ้นล่วงหน้า และส่งถึงมือสมาชิกโดยทั่วกัน

วรรค ๑๒ — คำสั่งแก่คณะกรรมการ ฯลฯ

ในที่ประชุมใหญ่สามัญ หรือวิสามัญ สมาคมอาจออกคำสั่งยังคณะกรรมการ และกำหนดกฎข้อบังคับที่จำเป็นสำหรับบริหารงานตามมติของที่ประชุม

วรรค ๑๓ — การประชุมวิสามัญ

หากคณะกรรมการเห็นว่าจำเป็น อาจเรียกประชุมสมาชิกของสมาคมไปยังการประชุมวิสามัญ ณ เวลาและสถานที่ ตัดสินโดยคณะกรรมการก็ได้

การประชุมเช่นนี้ ก็จะต้อง จัดให้มีขึ้น หากมีเหตุผล ว่าสมาชิกไม่น้อยกว่าหนึ่งในสิบได้ขอร้องเป็นลายลักษณ์อักษรถึงคณะกรรมการ

การเรียกประชุมเช่นนี้จะต้องกระทำอย่างน้อย ๑ สัปดาห์ หรืออย่างมาก ๒ สัปดาห์ ก่อนกำหนดประชุมวิสามัญ เช่นเดียวกับการเรียกประชุมสามัญ วาระการประชุมของการประชุมใหญ่นี้ก็จะต้องส่งไปด้วยพร้อมกับการนัด

ในเมื่อมีกรณีรีบด่วนอย่างยิ่งเกิดขึ้น ก็อาจเรียกสมาชิกประชุมใหญ่วิสามัญได้ในระยะเวลาอันสั้นกว่าที่กำหนดไว้ข้างบนนี้ ในกรณีเช่นนั้นการนัดหมายอาจทำได้โดยทางโทรเลขหรือโทรศัพท์

วรรค ๑๔ — หน้าที่ของสมาชิกที่จะต้องรายงานต่อสมาคม

สมาชิกแต่ละคนมีหน้าที่ที่จะต้องรายงานต่อคณะกรรมการ การเปลี่ยนจำนวนของเรือของตน และ ดี.ดับบลิว ตัน น้ำหนัก หรือจำนวนลูกจ้างของตนบนเรือแต่ละลำ

สมาชิกแต่ละคนมีหน้าที่ที่จะให้คำตอบที่แท้จริงต่อคณะกรรมการ หากถูกถามเรื่องเกี่ยวกับกิจการงานในธุรกิจการเดินเรือของตน

เพื่อความปลอดภัยของสมาคมหากกิจการใดที่สมาชิกได้ตกลงไปเกี่ยวกับสมาคมแล้วไซร้ ข้อตกลงเหล่านั้นจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการของสมาคมก่อน หากสมาชิกใดได้ทำความตกลงดังกล่าวโดยยังมิได้รับอนุมัติที่ถูกต้อง สมาชิกผู้นั้นจะต้องถูกชดใช้ค่าเสียหาย

วรรค ๑๕ — ค่าธรรมเนียมสมาชิก

สมาชิกแต่ละคนจะต้องเสียสละให้แก่สมาคม สำหรับเรือแต่ละลำที่ตนเป็นเจ้าของและจดทะเบียนไว้กับสมาคม

ก. ค่าธรรมเนียมเข้า

ข. ค่าธรรมเนียมประจำปี

ค. ค่าธรรมเนียมพิเศษ

ในการประชุมใหญ่ อาจมีมติให้เก็บค่าธรรมเนียมพิเศษ เพื่อบางสิ่งบางอย่างโดยเฉพาะ มติเช่นนั้นจะสมบูรณ์ได้ ก็จะต้องมีการเห็นชอบด้วยอย่างน้อยสามในสี่ของสมาชิก

สำหรับค่าธรรมเนียมเข้านั้นจะต้องจ่ายทันทีในเมื่อได้รับอนุญาตให้เข้าเป็นสมาชิกในสมาคม สมาชิกผู้นั้นจะได้รับการลงทะเบียนเป็นสมาชิก ตั้งแต่วันที่ ๑ ของเดือนที่ตนได้จ่ายค่าธรรมเนียมเข้า

ค่าธรรมเนียมประจำปีจะต้องจ่ายครั้งแรกพร้อมกับค่าธรรมเนียมเข้า และต่อจากนั้นจ่ายล่วงหน้า ๑ ปี สำหรับสมาชิกใหม่ที่เข้าสู่สมาคมในระยะ ๖ เดือนหลังหรือน้อยกว่านั้น จำเป็นที่จะจ่ายค่าธรรมเนียมเพียงครึ่งปีแรก

สำหรับเรือที่เพิ่งได้รับมาใหม่และลงทะเบียนกับสมาคม ค่าธรรมเนียมประจำปีจะต้องจ่ายเพียงหนึ่งในสิบสองของทุก ๆ เดือนที่เหลืออยู่ในปี

สำหรับในกรณีที่เรือลำใดได้เสียค่าธรรมเนียมประจำปี ต่อมาได้ถูกโอนกรรมสิทธิ์จากสมาชิกผู้หนึ่งไปยังสมาชิกอีกผู้หนึ่ง ค่าธรรมเนียมประจำปีใหม่สำหรับปีนั้นจะไม่ต้องเสียโดยเจ้าของเรือใหม่

หากเรือลำหนึ่งได้ถูกตัดสินกำหนดให้หมดค่า และในปีเดียวกันนั้นเจ้าของเรือคนเดียวกันได้นำเรือลำใหม่มาลงทะเบียน ค่าธรรมเนียมสำหรับเรือลำใหม่นี้จะต้องจ่ายเพียงเท่าที่เกินจำนวนค่าธรรมเนียมของเรือลำเก่า แต่หากไม่มีเรือมาลงทะเบียนในปีนั้นใหม่อีกค่าธรรมเนียมประจำปีก็จะได้รับคืนตามส่วนของเวลาที่เหลืออยู่นั้น

หากสมาชิกคนใดสามารถพิสูจน์ได้ว่าเรือของตนต้องหยุดว่างไม่ได้บำเพ็ญธุรกิจมากกว่า ๖๐ วัน ก็อาจสามารถขอคืนค่าธรรมเนียมประจำปีได้หนึ่งในสิบสองของที่ได้จ่ายไปสำหรับระยะเวลา ๓๐ วันเกินเวลาที่กล่าวแล้ว

แต่เอกจากในเกรณีที่กล่าวแล้ว เมื่อค่าธรรมเนียมได้จ่ายมายังสมาคมแล้วก็จะไม่คืนให้แก่ผู้ใดเลย

วรรค ๑๖ — เงินที่เหลือเมื่อสิ้นปี

เงินที่เหลือ หากมีเมื่อสิ้นปีก็จะได้จ่ายไปตามคำแนะนำของคณะกรรมการใน เมื่อได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมใหญ่ประจำปีแล้ว

วรรค ๑๗ — คำรับรองการรับผิดชอบ

สมาชิกจะต้องให้คำรับรองการรับผิดชอบสำหรับเรือที่ลงทะเบียนลำหนึ่ง ๆ เท่ากับจำนวนเงิน ๑๐ เท่าของค่าธรรมเนียมประจำปีของเรือนั้นดังกำหนดไว้ในวรรค ๑๕ ข.

คำประกันความรับผิดชอบที่จะต้องยื่นแก่คณะกรรมการและจะได้รับใบรับชอบแทนโดยกรรมการ ๒ นายจะเป็นผู้ลงนามนั้น ข้อความของใบรับรองจะต้องมีดังนี้:—

ข้าพเจ้าขอรับรองที่จะจ่ายเงินให้แก่สมาคมเจ้าของเรือไทยหรือผู้ที่ได้รับส่งต่อเงินเป็นจำนวน...บาท ภายในระยะเวลา ๒ สัปดาห์หลังจากที่ได้รับแจ้ง ทั้งนี้ในฐานะที่ข้าพเจ้าเป็นเจ้าของเรือ........................

ลงนาม..

วันที่..

เอกสารประกันฉบับนี้จะใช้ถูกมัดได้เป็นหลักฐานสำหรับค่าธรรมเนียม ซึ่งจะต้องจ่ายให้แก่สมาคมและคำตัดสินเกี่ยวกับค่าเสียหาย

หากสมาชิกใดไม่ปฏิบัติตามคำร้องขอของคณะกรรมการก็ย่อมเสียสิทธิในฐานะสมาชิกของสมาคม ทั้งนี้จนกระทั่งถึง ๓ เดือน ภายหลังที่ภาระความรับผิดชอบจะได้ชำระบรรลุล่วงไป

วรรค ๑๘ —การลาออกจากสมาคม

การลาออกจากสมาคมจะต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษรยื่นต่อคณะกรรมการก่อนเดือนที่ ๖ ของปี ซึ่งการลาออกนั้นบังเกิดขึ้น

สมาชิกใดหมดสิทธิเป็นเจ้าของเรือดังที่ได้ระบุไว้ในวรรค ๒ หรือล้มละลาย ขาดจากสมาชิกภาพของสมาคมทันที เว้นเสียแต่คณะกรรมการจะได้ลงมติเป็นอย่างอื่น

วรรค ๑๙

ในกรณีพิเศษสมาชิกภาพอาจขาดลงได้จากสมาคม หากได้มีการลงคะแนนเสียงในที่ประชุมใหญ่ และสองในสามเสียงสมาชิกที่มาประชุมเห็นเป็นเช่นนั้น แต่ทั้งนี้จำนวนเสียงทั้งสิ้นจะต้องไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนสมาชิกของสมาคม

วรรค ๒๐

ในคณะกรรมการ กรรมการผู้หนึ่ง ๆ มีคะแนนเสียงเพียงเสียงหนึ่ง ในที่ประชุมใหญ่นั้น ประธานและผู้ตรวจบัญชีจะต้องได้รับคะแนนเสียงแต่งตั้งจากสมาชิกคนละหนึ่งคะแนน ในปัญหาอื่น สมาชิกแต่ละคนมีคะแนนเสียงหนึ่งสำหรับทุก ๆ ๑๐๐ ดี.ดับบลิว. ตัน หรือส่วนที่ต้องเสียค่าธรรมเนียม สำหรับสมาชิกที่มีสิทธิออกเสียงจำกัด (วรรค ๒) ให้มีคะแนนเสียงหนึ่งต่อ ๒๐๐ ดี.ดับบลิว. ตัน หรือส่วนที่ต้องเสียค่าธรรมเนียม

ไม่อนุญาตให้ผู้ใดลงคะแนนเสียงมากกว่าหนึ่งในสามของจำนวนคะแนนของสมาคมทั้งสิ้น

เว้นแต่จะกล่าวไว้เป็นอย่างอื่นภายใต้ข้อบังคับนี้ การตัดสินปัญหาใดในที่ประชุมของสมาคมหรือคณะกรรมการสมาคม จะต้องถือเสียงข้างมากเป็นเกณฑ์

ในกรณีที่มีจำนวนเสียงเสมอกัน ให้นำผลเสนอต่อที่ประชุมใหญ่อีกครั้งเพื่อฟังเสียงข้างมากของจำนวนสมาชิกที่อยู่ในที่ประชุม และให้ถือเสียงนั้นเป็นมติของที่ประชุม แต่หากยังคงมีจำนวนคะแนนเสียงเสมอกัน ก็ให้ประธานของที่ประชุมลงคะแนนตัดสินอีกคะแนนหนึ่ง ทั้งนี้เว้นเสียแต่ในกรณีเลือกตั้งเจ้าหน้าที่ ในเมื่อการเลือกต้องลงคะแนนเป็นรายตัว

วรรค ๒๑ — การเปลี่ยนแปลงข้อบังคับและเลิกล้มสมาคม

มติเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงข้อบังคับและการเลิกล้มสมาคมจะไม่ยังผลจนกว่าจะได้มีมติเป็นครั้งที่ ๒ ในที่ประชุมใหญ่ ภายหลังมติครั้งแรกนั้นไม่ต่ำกว่าระยะเวลา ๑ เดือน และจะต้องมีสมาชิกเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยสามในสี่ของสมาชิกของสมาคมทั้งสิ้น

สำหรับการเปลี่ยนแปลงข้อความในวรรค ๒๒ ต่อไปนี้ สมาชิกของสมาคมทุกคนจะต้องมีมติเป็นเอกฉันท์

วรรค ๒๒ — การจำหน่ายจ่ายแจกทรัพย์สินในเมื่อเลิกกิจการของสมาคม

ในกรณีที่มีการเลิกล้มกิจการของสมาคม บรรดาทรัพย์สินที่มีอยู่จะต้องจำหน่ายจ่ายแจกไปให้แก่บรรดาสมาชิกในขณะนั้น ตามสัดส่วนที่ตนได้เสียสละให้แก่สมาคมในระยะเวลา ๕ ปี ของกิจการของสมาคม.

ข้อตกลงที่รับจะปฏิบัติตามเงื่อนไขแห่งกฎข้อบังคับของสมาคม

กฎข้อบังคับของสมาคมเจ้าของเรือทะเลไทย ซึ่งประกอบขึ้นเป็นสัญญาระหว่างผู้ซึ่งลงนามท้ายเอกสารนี้ฝ่ายหนึ่ง กับ สมาคมโดยมีคณะกรรมการของสมาคมและสมาชิกเป็นผู้แทนอีกฝ่ายหนึ่งนั้น ได้รับการเห็นชอบและรับรองโดยผู้ซึ่งลงนามในท้ายเอกสารนี้ และขอรับรองว่าจะปฏิบัติตามและรับผลอันบังเกิดจากการปฏิบัติใด ๆ จะโดยผู้ใด ณ ที่ใด ในกรณีใดก็ตาม ตามกฎข้อบังคับของสมาคมนี้

วันที่...

ลงนาม...

พยาน...

บทที่ ๓

แผนการควบคุมพาณิชย์นาวิน

สำหรับเรื่องการสถาปนากองเรือพาณิชย์ให้มีเสถียรภาพสมบูรณ์เพียงพอ เพื่อจะรับใช้ประเทศในทางเศรษฐกิจได้ ในขั้นต้นเพื่อเป็นเครื่องมือที่จะรักษาดุลย์แห่งกำลังของการต่อรอง ในอันที่จะให้อัตราค่าระวางของเรือที่จะพาสินค้าจากไปและมายังประเทศไทย เพื่อความสมบูรณ์พูลสุขอยู่ดีกินดีและการพัฒนาการเศรษฐกิจของประเทศในอนาคตให้มีเสถียรภาพมั่นคงยิ่ง ๆ ขึ้นไปนั้น โดยปกติแล้วผู้ที่มองปัญหาของเรื่องนี้ในระยะใกล้หรือไม่ได้คุ้นเคยกับเรื่องนี้มาแต่เดิม แม้แต่จะเป็นผู้ที่ทรงวิชาความรู้อย่างสูง ก็อาจมองเห็นความสำคัญของเรื่องไปอยู่ที่เรือเป็นส่วนใหญ่ การมีเรือมาก ๆ ก็คิดว่าเป็นความสำเร็จแล้ว เพราะเรือนั้นมีเพียงเครื่องจักรพอสอนให้คนเดินเครื่องจักรได้เรือก็เดินไปได้ พอเรียนรู้เกี่ยวกับดินฟ้าอากาศทิศทางต่าง ๆ ก็นำเรือไปสู่จุดหมายได้ดังนี้ ฉะนั้น โดยปกติแล้วเมื่อได้มีการริเริ่มมา บุคคลกลุ่มหนึ่งที่ได้คิดถึงการฟื้นฟูก่อร่างสร้างตัวพาณิชย์นาวีของชาติขึ้นมา และเริ่มสนทนากับบุคคลต่าง ๆ ในสังคม ก็ประสพกับผู้ให้ทัศนะ ๒ ชนิด ชนิดที่ ๑ ได้แก่บุคคลที่นับถือครูบาอาจารย์เป็นใหญ่ เรื่องอะไรที่ใหม่ขึ้นแล้ว ไม่ยอมรับรู้ ไม่ยอมวินิจฉัย โดยใช้เหตุผลประกอบของตนเอง แต่เตรียมตัวเตรียมเรื่องที่จะนำเข้าหาอาจารย์เท่านั้น ฉะนั้น บุคคลเหล่านี้จึงเตรียมพร้อมที่จะรอคอยวันแล้ววันเล่า สำหรับผู้ชำนาญการพิเศษจากต่างประเทศที่จะเข้ามาทำการวินิจฉัยให้โดยไม่คำนึงถึงว่าบุคคลเหล่านั้นเขาก็อาจมีผลประโยชน์สำคัญของเขาแอบแฝงและสัมพันธ์อยู่ในความนึกคิด และทั้งอาจไม่รู้เหตุการณ์หรือพฤติการณ์แวดล้อมในบ้านเมืองของเรา ในจิตใจของเรา ดังเช่นเราควรจะรู้ได้ดีกว่า ฉะนั้น

การที่จะไปเลียนแบบของเขาหรือดำเนินตามคำแนะนำนั้น อาจเป็นเช่น "อึ่งอ่างขยายตัวเลียนแบบแม่โคก็ได้" ส่วนอีกพวกหนึ่งโดยเฉพาะเป็นพวกที่ได้ผ่านวัยงานมาแล้วยังคงแสดงความรอบรู้ของตัวว่าอะไรง่ายไปเสียหมด โทษการกระทำของผู้อื่นที่พยายามกระทำอยู่เช่นกล่าวว่า การเดินเรือทะเลนั้นจะมีอะไร คนของเราก็มีความรู้ มีเรือมาก็เดินได้ ทางไหนก็ไปได้ ไม่ให้ความพอใจคนมันก็หยุดงาน เหล่านี้ท่านหาได้มองเห็นว่า ปัญหาต่อจากการเคลื่อนไหวของเรือต่อจากการลงไปในน้ำ ยังต้องสืบต่อถึงปัญหาหาสินค้าใส่ การหาสินค้าใส่นั้นต้องพัวพันถึงการแข่งขัน การแข่งขันจะชนะได้ต้องสร้างความศรัทธา ความศรัทธาจะเกิดขึ้นได้ก็ต้องด้วยความเรียบร้อยด้วยดีของเรือไม่ใช่มีการหยุดงานหรือทำลายสิ่งของบนเรือ และการหยุดงานนั้นก็เป็นปัญหาซึ่งเกือบจะแยกไม่ได้ด้วยแผ่นกระดาษ ว่าอะไรคือการนัดหยุดงาน (STRIKE) และอะไรคือก่อการวุ่นวายยึดอำนาจ (MUTINY) ซึ่งผลของทั้ง ๒ อย่างนี้มีแตกต่างกันไกล อันหนึ่งอาจทำลายอนาคตของพาณิชย์นาวีของชาติได้ทั้งอัน บางอันเพียงแต่เป็นเรื่องที่ทำให้ผู้อื่นเขาไม่ไว้วางใจ เพราะอาจกระทบกระเทือนสินค้าของเขา เพราะการที่จะหยุดงานหรือแสดงความไม่พอใจนั้น เขามีวิธีการในสถานที่ใดทำไม่ได้และสถานที่ใดทำได้ ระเบียบวินัยจะต้องรักษากันเคร่งครัดอย่างใด เพราะเมื่ออยู่บนเรือนั้นก็เท่ากับเอาอาณาเขตของประเทศไปลอยอยู่ในห้วงแห่งสถานที่เป็นกลาง การปกครองตามลำดับชั้นควรมีอย่างเคร่งครัด การร้องเรียนก็มีหนทางที่ทำได้ ฉะนั้น เมื่อมีผลได้ผลเสียประกอบอย่างนี้ จึงเป็นเรื่องของทั้งผู้บริหารงานธุรกิจการเดินเรือและผู้รับจ้างที่จะต้องปฏิบัติการให้ถูกต้อง รู้จักผ่อนหนักผ่อนเบา รู้จักเว้นสิ่งที่ควรเว้น ทำสิ่งที่ควรทำ เพื่อไม่เพียงแต่รักษาประโยชน์ของตนเท่านั้น แต่จะต้องรักษาผลประโยชน์อันเป็นส่วนรวมด้วย โดยเหตุนี้การพิจารณาการพาณิชย์นาวีของชาติ ความสำคัญของบุคคลของการปกครอง ของการดูแลทุกข์สุขและของความสามัคคี จึงเป็นเรื่องที่ไม่ด้อยความสำคัญไปกว่าการสะสมเรือขึ้นเป็นกองเรือ และในระยะเวลาเพียงไม่กี่ปีนี้ได้แสดงให้เห็นว่า พาณิชย์นาวีของมหาประเทศบางประเทศได้ด้อยความสำคัญลงไป ทั้งในการ

เดินเรือและในการสร้างเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสืบเนื่องมาจากการไม่สมดุลย์ในการใช้อำนาจของแต่ละฝ่าย เช่นฝ่ายกรรมกรคำนึงถึงแต่การรักษาผลประโยชน์ของตนเองมากเกินไป กีดกันจนกระทั่งเครื่องมือจักรกลผ่อนแรงงานเท่ากับบั่นทอนความเจริญไปด้วย การเรียกร้องรายได้สูงจนเป็นการเพิ่มพูนโสหุ้ยในการดำเนินงาน ทำให้ขาดกำลังจะแข่งขันกับประเทศอื่น การต่อสู้ระหว่างนายทุนกับผู้ขายแรงงาน ชะงักงันงานไป เสียกำลังต่อสู้กับประเทศอื่นที่ต้องแข่งขันด้วย ดังนี้ความจำเป็นของการควบคุมผู้ที่จะดำเนินธุรกิจทางทะเล หรือที่เรียกว่าพาณิชย์นาวิน จึงเป็นเรื่องที่สมควรจะต้องกำหนดขึ้น เพื่อป้องกันอุปสรรคดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นบางประการ และก็ยังมีอีกหลายสิ่งหลายประการที่ไม่ได้กล่าวถึงนั้นเสียแต่ต้นมือ ดังจะได้กล่าวต่อไป คือ:—

ก. ตั้งกรมพาณิชย์นาวีและหน่วยราชการอื่นที่อาจให้ประโยชน์เพิ่มขึ้นในกองทัพเรือ

แทบทุกประเทศในปัจจุบัน (เว้นเสียแต่บางประเทศที่รัฐควบคุมงานค้าขายทั้งสิ้น) นั้น การเศรษฐกิจได้ดำเนินมาในลักษณะของตลาดเสรี (FREE COMPETITIVE MARKET) ในประเทศเหล่านี้ชั้นเดิม เมื่อการค้าได้เติบโตขึ้นตามระบบการผลิตของโรงงาน ซึ่งแบ่งเข้าในลักษณะระดมทุนเข้าสู้กับทุนและใช้ธรรมชาติกับแรงงานเป็นส่วนประกอบนั้น ความกลัวของฝ่ายที่ขายแรงงานก็ได้สร้างเครื่องมือเพื่อต่อต้านอำนาจของทุนที่จะเข้าครองตนโดยการสร้างสมาคมขึ้นในขั้นต้นและสหพันธ์ในบั้นปลาย สหพันธ์แรงงาน (LABOUR UNION) สาขาต่าง ๆ ของประเทศอุตสาหกรรมได้ขยายอย่างมหาศาลจนมีอำนาจอย่างที่จะต่อต้านกับกำลังทุนได้โดยเท่าเทียม หรือในบางกรณีย์จะยิ่งเสียกว่าถ้ามองในทางแง่ของอุดมการณ์แล้ว การต่อต้านเช่นนี้เป็นความเจริญที่นำไปสู่ความเสื่อมภายหลังที่ได้ถึงขีดแห่งความรุ่งโรจน์มาแล้ว โดยเฉพาะในเรื่องของพาณิชย์นาวีจะได้เห็นประเทศที่มีอำนาจอย่างมหาศาล เช่น สหราชอาณาจักร สหรัฐอเมริกา และแม้ญี่ปุ่น ทั้งฝ่ายผู้ขายแรงงานได้ใช้อำนาจในการสามัคคีของตนหยุดงานหรือกระทำสิ่งที่รุนแรงยิ่งกว่า เพื่อเรียกร้องสิทธิซึ่งนึกว่าเป็นสิ่งที่ควรที่ชอบ องค์การสหพันธ์ได้กลายเป็นหน่วยงานที่ใหญ่มีเจ้าหน้าที่ต่าง ๆ มีวิเทโศบายเช่นการเมือง สร้าง

ความนิยมในส่วนของสมาชิกนับแสนนับล้าน มีเสียงพอเข้าใจแม้แต่มีส่วนเข้าไปควบคุมส่วนบริหารของประเทศ ฉะนั้น เพื่อประโยชน์ของตนหรือที่อ้างว่าเพื่อประโยชน์แก่สมาชิกของตน ก็พยายามกีดกั้นในการนำมาใช้ซึ่งสิ่งพัฒนาการบางอย่างที่อาจตัดโสหุ้ยในทางธุรกิจของพาณิชย์นาวี เช่น การทุ่นแรง เป็นเหตุให้ใช้ค่าจ้างน้อยลงสำหรับแต่ละส่วน หรือการเรียกร้องรายได้ให้แก่สมาชิกของตนเพิ่มขึ้นเป็นระยะ ๆ หากขัดข้อง หรือยังไม่ตัดสิน ทันต่อความต้องการก็มีการหยุดงาน นอกจากนี้ยังมีการใช้อำนาจ เช่นไม่ปฏิบัติการขนถ่ายของเรือภายใต้ธงบางชาติอะไรเหล่านี้ มติของสหพันธ์นี้ได้กระทำไปซึ่งอาจเหมาะสมสำหรับประเทศอื่น แต่ก็รู้สึกว่าเป็นที่รู้สึกว่าสร้างหน่วยบริหารขึ้นภายในหน่วยบริหารที่มีอธิปไตย การกระทำเช่นนี้สำหรับประเทศที่ขยายตัวเต็มที่หรือมีทุนมากมายที่จะมาเสียได้ในระหว่างหยุดงาน ในระหว่างที่สูญเสียการแข่งขันไป ในระหว่างสูญเสียความศรัทธาของลูกค้าเหล่านี้ย่อมเป็นเรื่องที่ประเทศเล็กที่เพิ่งตื่นขึ้นและเริ่มก่อร่างสร้างตัว ไม่มีทุนทรัพย์อย่างพุ่มเพือยมาเสียอย่างฉุยแฉก หรือแม้แต่กระทำอัตตวิบาตกรรมในกิจการพาณิชย์นาวีของตนได้ ดังนั้นสหพันธ์กรรมกรสำหรับประเทศไทย (เฉพาะประเทศนี้ ไม่เกี่ยวโยงไปถึงประเทศอื่นซึ่งอาจมีเหตุผลพิเศษ) สหพันธ์กรรมกรเกี่ยวกับงานพาณิชย์นาวีทั้งงานบนฝั่งและงานบนทะเล จึงจะมีขันติให้มีอยู่ไม่ได้ มิฉะนั้นแล้วจะเป็นเครื่องมือทำลายพาณิชย์นาวีของตนเองที่ก่อร่างสร้างขึ้น ทั้งนี้หากรัฐบาลต้องการจะให้มีพาณิชย์นาวีเป็นตัวเป็นตนและมีกำลังวังชาพอสมควร.

ข. ตั้งหน่วยควบคุมการปฏิบัติงานของพนักงานเรือ

แต่โดยที่ไม่ว่าผู้ที่เป็นนายทุนหรือชนกรรมาชีพล้วนเป็นคนไทย มีสัดส่วนเป็นเจ้าของประเทศอย่างเท่าเทียม จึงเป็นหน้าที่ของรัฐที่จะต้องดูแลหาหนทางให้มีการอยู่เย็นเป็นสุขตามอัตภาพ จึงจำต้องสร้างสถาบันพาณิชย์นาวีนี้ขึ้น ให้เป็นหน่วยงานที่อำนวยผลประโยชน์ให้แก่ทุกฝ่าย ไม่ใช่เพื่อให้ฝ่ายหนึ่งเอาเปรียบอีกฝ่ายหนึ่ง

ดังนั้นจึงเหมาะสมที่ธุรกิจเกี่ยวกับอุตสาหกิจทางทะเล ซึ่งส่วนใหญ่คือพาณิชย์นาวีนี้ต้องเป็นวิสาหกิจเอกชนโดยแท้ มีนายทุนฝ่ายหนึ่ง ผู้ขายแรงงานอีกฝ่ายหนึ่ง และรัฐบาลอยู่เป็นองค์สามส่วนกลาง มีส่วนรักษาผลประโยชน์ให้แก่ทั้งสองฝ่าย ดูแลรักษาผลประโยชน์แทนนายทุน โดยให้ได้รับแรงงานที่อยู่ในระเบียบวินัยและสภาพการณ์อย่างสมอย่างควร เพื่อให้ผลตอบแทนได้เป็นกำลังที่จะขยายตัวต่อไป และในขณะเดียวกันก็ต้องดูแลความเป็นอยู่ด้วยดี หรือที่เรียกว่าสวัสดิการของมวลชนกรรมาชีพที่ขายแรงงานให้ได้รับความเที่ยงธรรม ตอบแทนแรงงาน มีความหวัง ความก้าวหน้าความมั่นคง ไม่น้อยไปกว่าที่สหพันธ์จะให้ได้แก่สมาชิกของเขา

ประการแรกโดยที่ราชนาวีเป็นราชการหน่วยใหญ่ของประเทศ บริหารงานทางทะเลทั้งในยามปกติและในยามสงคราม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในยามสงครามด้วยแล้ว พาณิชย์นาวีก็ย่อมขึ้นอยู่ในความคุ้มครองโดยตรงของราชนาวีเสมือนส่วนหนึ่งของราชนาวี ไม่เพียงแต่เรือแต่ตลอดจนบุคคลที่ทำงานเกี่ยวกับเรือด้วย ฉะนั้น ในยามปกติเมื่อรัฐจะเข้าควบคุมบุคคลในส่วนของพาณิชย์นาวีแล้ว จึงควรให้งานส่วนนี้เป็นส่วนหนึ่งของราชการฝ่ายทหารเรือ ซึ่งอาจไม่ใช่เป็นหน่วยกำลังสำหรับป้องกันประเทศโดยตรง แต่ก็ควรเป็นหน่วยสนับสนุนในแนวรองลงมา ในหลักของบุคคลเหล่านั้นเป็นเสมือนบุคคลสำรองราชการแห่งราชนาวี มีระเบียบวินัยวางไว้อย่างเต็มที่ตามแบบฉบับแห่งราชนาวี กายบังคับบัญชา การเรียกร้องเข้าอบรมในราชการทหารเรือเป็นครั้งเป็นคราวตามที่ทางราชนาวีจะกำหนด มียศทั้งเป็นสัญญาบัตรและประทวนตามกฎเกณฑ์ที่ทางราชการบังคับ เว้นไว้แต่ว่าบุคคลที่ทำงานอยู่ในพาณิชย์นาวีนั้น ในยามปกติต้องได้รับคำสั่งให้ไปประจำอยู่ได้ในบริษัทใดบริษัทหนึ่งตามคำสั่งของทางราชการและขาดจากทางราชการประจำชั่วคราว รับเงินเดือนทดแทนงานที่ตนปฏิบัติจากบริษัทที่ตนทำงาน ประวัติความผิดความชอบทั้งหลายของบุคคลเหล่านั้นจะต้องมีรายงานให้แก่ทางราชการเก็บไว้ การลงโทษอย่างใดเพื่อสถานใด การบำเหน็จความชอบอย่างใดทางราชการจะต้องวางกฎเกณฑ์เห็นชอบ สำหรับงานเหล่านี้หน่วยราชการที่ควรจะตั้ง

ขึ้นรับผิดชอบก็คือกรมพาณิชย์นาวี ซึ่งมีหน่วยราชการจำแนกออกได้ดังแยกไว้ท้ายบทนี้

นอกจากหน่วยกรมพาณิชย์นาวีซึ่งจะมีหน้าที่ดูแลรักษาทะเบียนน้ำหนักของเรือในกองเรือพาณิชย์ทั้งหมดและเหล่าพาณิชย์นาวินแล้ว ก็ควรมีกรมอื่นซึ่งอาจช่วยในกิจการของพาณิชย์นาวี เช่น กรมตรวจและรักษาน่านน้ำ (ส่วนราชการของทบวงการนี้ปรากฏแนบท้ายบทนี้) เพื่อช่วยกู้ภัยให้แก่เหล่าผู้ประกอบการหากินทางเรือเอกชน เช่น การเดินเรือ การหาปลา และอื่น ๆ

ค. ตั้งหน่วยสวัสดิการแก่พาณิชย์นาวิน

สำหรับหน่วยงานที่กล่าวแล้วนั้น นอกจากการควบคุมและปฏิบัติงานของพาณิชย์นาวินก็คืองานที่เกี่ยวกับบุคคลพวกนี้ที่จะต้องเป็นห่วง เพราะบุคคลเหล่านี้เมื่อการเดินเรือได้ดำเนินไปเป็นกิจลักษณะแล้ว เวลาที่ตนจะได้อยู่กับครอบครัวนั้นย่อมจะมีน้อยมาก เพราะผลได้หรือผลเสียของเรือพาณิชย์อยู่ที่การให้ในระหว่างบริการให้ติดต่อสืบเนื่องกัน มีการกลับตัวของเรือ (TURN ROUND) จากท่าหนึ่งไปอีกท่าหนึ่งโดยเร็วที่สุด มีระยะเวลาพักในท่าไม่ค่อยนานนัก ฉะนั้น งานสำคัญที่จะต้องมีก็คือนอกจากสวัสดิการที่จะดูแลให้แก่ตัวพาณิชย์นาวิน คือการให้รายได้พอสมควร สภาพการทำงานให้เหมาะสม ที่พักที่อยู่ให้ต้องตามกาลเทศะ การรักษาพยาบาลเมื่อเจ็บป่วย การประกันภัย ชีวิต หรือทุพพลภาพแล้ว ยังจะต้องคิดถึงสวัสดิการของครอบครัวของบุคคลเหล่านี้ เช่นการช่วยเหลือในการจัดหาที่อยู่ที่รักษาพยาบาล การแบ่งสัดส่วนของรายได้ของหัวหน้าครอบครัว การช่วยหาอาชีพให้แก่ผู้ที่เป็นสมาชิกในครอบครัว การศึกษาเกี่ยวกับกุลบุตรกุลธิดาตลอดจนการอบรมฝึกฝนทางศีลธรรมและจริยธรรมอันควรในหน้าที่พลเมืองดีแก่ครอบครัว สิ่งเหล่านี้ทางราชการต้องพยายามกระทำและรักษามาตรฐานให้ดีที่สุด โดยพยายามหารายได้จากกิจการส่งเสริมพาณิชย์นาวี เช่น บางส่วนของการให้เช่าเรือ บางส่วนของธุรกิจขององค์การรับและส่งสินค้าระหว่างประเทศมาช่วยเหลือ ประกอบกับรายได้ที่พึงจะได้รับจากบริษัทเรือไทยทั้งหลายที่ดำเนินการเป็น

กำไรอีกด้วย นอกจากนี้ยังจะดำเนินตามในหลักการให้สอดคล้องกับแนวขององค์การแรงงานระหว่างชาติ (I.L.O.) อีกด้วย

ง. ตั้งหน่วยควบคุมผู้ปฏิบัติงานบนฝั่งในการขนส่งทางทะเล

เมื่อพูดถึงพาณิชย์นาวีแล้ว ขอบเขตอันนี้จะจำกัดอยู่เพียงบุคคลที่ปฏิบัติตนอยู่บนทะเลอย่างเดียวนั้นไม่พอที่ เพราะจะต้องมีงานประสานกันระหว่างพาณิชย์นาวีที่อยู่บนเรือปฏิบัติการบนทะเลและผู้ที่อยู่บนฝั่งอีกมาก เช่น ผู้ที่ทำงานเกี่ยวกับการขนถ่ายและบรรทุก ขนถ่ายบนท่า ลากจูงในลำน้ำภายใน ซึ่งล้วนแต่เป็นงานที่ต้องประสานกันและยากที่จะจำแนกแยกออกจากกันได้ การควบคุมตลอดจนการส่งเสริมจึงจำต้องทำให้ถึงกันโดยตลอดและโดยการประสานกัน สำหรับต่างบริษัทด้วยกันและให้ทางราชการเป็นสื่อสมาน ก็อาจสามารถทำได้เช่นทุกท่าเรือ โดยปกติบริษัทเรือควรมี "ผู้บังคับการบนท่า" (POPT CAPTAIN) "สภาปนิกประจำท่า" (PORT ENGINEER) บุคคลเหล่านี้ดูแลรับผิดชอบในการเรือเทียบท่า สำหรับในชั้นต้นบริษัทเรือต่าง ๆ ของไทย อาจใช้บุคคลคนเดียวกันร่วมกันได้แต่ละท่า และยิ่งมีท่าเรือเอกเทศเพิ่มขึ้นเท่าใดความจำเป็นของบุคคลเหล่านี้ก็จะต้องมีมากขึ้น ดูแลงานให้แก่เรือในสังกัดของตนแยกกันออกไป สำหรับในท่าต่างประเทศนั้น บริษัทตัวแทนก็อาจรับไปได้ แหละหรือโดยการประสานของทางราชการกับธุรกิจองค์การอู่ซ่อมและอู่สร้างเรือของเอกชน ซึ่งมีทั้งวิศวกรรมสมุทร (MARINE ENGINEER) และสถาปัตยกรรมนาวี (NAVAL ARCHITECT) อยู่แล้ว มาพบปะเพื่อแลกเปลี่ยนความรู้ความชำนาญซึ่งกันและกันให้เหมาะสมกับยุคและสมัยยิ่งขึ้น หรือภารกิจของอู่ซ่อมและสร้างซึ่งอยู่ในวงจำกัดน้อยอยู่ ก็อาจอาศัยบุคคลกลุ่มเล็กกลุ่มนี้ เมื่อเป็นเช่นนี้ย่อมเป็นการสะดวกสำหรับรัฐที่จะส่งเสริมอุตสาหกิจการต่อเรือทั้งในการติดต่อช่วยหางานเป็นการสนับสนุน (SUBSIDIZATION) ชนิดที่ไม่ต้องผลาญเงินทองอย่างมากมาย ช่วยในการแนะนำให้ความรู้ความชำนวญจากหน่วยราชการ เช่น กรมอู่ทหารเรือให้คำแนะนำในการบริหารธุรกิจ

ของอุตสาหกรรม และส่งเสริมทางวิชาการ โดยหน่วยราชการอื่น ๆ ทั้งที่เป็นทหารและพลเรือนผ่านทางกรมพาณิชย์นาวี เมื่อเป็นเช่นนี้การจัดสร้างศูนย์อุตสาหกรรมประเภทนี้ขึ้นในนา ๆ เขตของประเทศ และการรวมกลุ่มของผู้ขายแรงงานก็จะได้ตั้งเป็นหลักแหล่งของอาชีพของประชาชนเป็นกลุ่มก้อนได้เป็นจำนวนมาก และทางราชการก็ยังจะอยู่ในฐานะที่จะปกเกล้าคุ้มครองไม่ให้การเมืองในลักษณะอันไม่พึงประสงค์เข้ามาแทรกแซงได้ เพราะหากปล่อยให้เป็นไปตามยะถากรรมแล้ว การแผ่ไพศาลของอำนาจแห่งสหพันธ์กรรมกรหรือสมาคมที่จะเรียกว่าอย่างอื่นใดก็ตาม ก็จะมีเครือลักษณะคล้ายคลึงกัน และจะเป็นสิ่งล่อใจให้บรรดาผู้ประสงค์อำนาจทางการเมืองเข้าผันแปรงานนี้ได้โดยไม่คำนึงถึงผลได้เสียของประเทศชาติ ทั้งนี้โดยเฉพาะในเมื่อได้มีระบบการหาเสียงเลือกตั้งและเสียงของกรรมกรเริ่มจะมีค่าขึ้น

จ. ตรากฎหมายขึ้นทะเบียนพาณิชย์นาวิน

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นทั้งหมดนี้ เพื่อความสำเร็จเพื่อจะควบคุมพาณิชย์นาวินทั้งสิ้น ไม่ว่าบุคคลดำเนินอาชีพเกี่ยวกับทะเล ไม่ว่าจะเป็นเรือบนทะเล ในเรือลากจูง หรืองานบนฝั่ง เพื่อสะดวกแก่การควบคุมและรักษาการทะเบียน ควรมีหรือควรตราเป็นกฎหมายเรียกร้องให้ผู้ดำเนินอาชีพทางทะเลจดทะเบียนมีใบอนุญาตเป็นบัตรประจำตัว แสดงคุณวุฒิของตนโดยครบถ้วนเพื่อทำงานในอาชีพในสถาบันแห่งพาณิชย์นาวี และความดีความชอบ การเลื่อนฐานะ การลงโทษ หรือแม้แต่การขจัดออกไปก็จะได้ปรากฏอย่างแน่ชัดเป็นหลักฐาน และเป็นการรักษาวินัยของสถาบันไว้ด้วยดี ต่อไป

ส่วนผนวกของบทที่ ๓

เค้า

แบ่งส่วนราชการ แห่ง กรมพาณิชย์นาวี

กรมพาณิชย์นาวี : แบ่งส่วนราชการออกเป็น ๖ กอง คือ :—

๑. **กองบัญชาการ** : ควบคุมงานทั่วไปของกรมนี้และดำเนินงานประสานกับหน่วยราชการและองค์การต่าง ๆ ที่เป็นเจ้าของเรือภายใต้ธงไทย ทำการโต้ตอบและรักษาเอกสาร ตลอดจนดูแลเรื่องธุรกิจในทางการเงิน แบ่งงานออกเป็นแผนก คือ :—

ก. แผนกสารบรรณ

ข. แผนกเก็บ

ค. แผนกคลัง

๒. **กองควบคุมเรือ** : กองนี้มีหน้าที่ควบคุมเกี่ยวกับเรือที่ได้จดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้ว ควบคุมในการโอนเข้าและออกสังกัดของประเทศไทย ตลอดจนติดตามให้รู้ว่าในขณะใดเรือนั้นอยู่ ณ ที่ใดของโลก เพื่อสั่งการได้โดยฉับพลันเมื่อจำเป็น ควรแบ่งงานออกเป็นแผนก คือ :—

ก. แผนกควบคุมน้ำหนัก

ข. แผนกควบคุมแหล่งปฏิบัติงาน

ค. แผนกจำแนกเรือ

๓. **กองแบบแผน** : กองนี้มีหน้าที่ควบคุมเรือที่ผู้จะนำมาจดทะเบียนเป็นเรือไทย จะได้นำเรือที่เหมาะสมแก่ความต้องการของประเทศและวงการค้า ทั้งนี้จะให้คำแนะนำทั้งในทางซื้อเรือและต่อเรือใหม่ ซึ่งควรแบ่งส่วนราชการออกเป็น ;—

ก. แผนกวิศวกรสมุทร

ข. แผนกสถาปัตยกรรมนาวี

ค. แผนกตรวจสอบ

๔. กองควบคุมกำลังพลฝ่ายพาณิชย์นาวี : กองนี้เป็นกองที่สำคัญที่สุดของกรม คือ ควบคุมบุคคลที่จะดำเนินอาชีพในทางพาณิชย์นาวี นับตั้งแต่นายเรือตลอดไปจนถึงลูกเรือจะต้องควบคุมเกี่ยวกับการปฏิบัติงาน การเลื่อนฐานะ และการให้ความยุติธรรมแก่ทั้งนายจ้างและลูกจ้างที่ปฏิบัติธุรกิจในทางพาณิชย์นาวี (แทนสหบาลซึ่งไม่ควรมีขึ้นอย่างยิ่ง เพราะจะเป็นอุปสรรคแก่การเจริญของพาณิชย์นาวี เช่น บางประเทศ คือ ปอร์ตุเกต เยอรมนี มีกฎหมายห้ามการนัดหยุดงานของพาณิชย์นาวินอย่างเด็ดขาด แม้แต่อังกฤษและสหรัฐอเมริกาเอง พาณิชย์นาวินที่จะนัดหยุดงานได้ก็เฉพาะในเมืองท่าหลัก (HOME PORT) เท่านั้น (หากกระทำนอกขอบเขตนี้อาจเข้าข่ายการก่อความไม่สงบ (MUTINY) ก็เป็นได้ ห้ามการนัดหยุดงานเวลาอยู่ในทะเลหรือในท่าเรือต่างประเทศโดยเด็ดขาด แต่การร้องเรียนก็มีทางทำได้ โดยยื่นคำร้องต่อสถานทูตหรือสถานกงสุลของตนที่ใกล้เคียงที่สุด และสถานราชการนั้นก็จะได้รับดำเนินการสอบสวนทันที และสั่งการมายังบริษัทผู้เดินเรือให้ดำเนินการแก้ไขโดยรีบด่วนเพื่อดับไฟเสียแต่ต้นมือ ส่วนพนักงานเรือก็ต้องปฏิบัติงานของตนต่อไปจนกว่าจะได้รับคำสั่งเปลี่ยนแปลง) การที่รัฐบาลได้มีส่วนให้ความยุติธรรมแก่ทุกฝ่ายและได้เข้าดูแลในเรื่องสวัสดิภาพของพาณิชย์นาวิน แม้ในวันสองวันนี้เองทางประเทศบริเตนก็ได้ตั้งคณะกรรมการขึ้นพิจารณาในเรื่องนี้แล้ว ไม่ปล่อยให้ฝ่ายนายจ้างและลูกจ้างต่อสู้เอาชนะกันโดยเฉพาะด้วยกำลัง ฉะนั้น การที่จะมอบให้ราชนาวีเป็นเจ้าหน้าที่ดูแลให้ความยุติธรรมแก่ทุกฝ่าย ดูแลสวัสดิภาพอย่างสมบูรณ์แก่ผู้ปฏิบัติงาน ในขณะเดียวกันก็เปิดโอกาสให้มีการพัฒนาการในสิ่งก้าวหน้าต่าง ๆ ได้ เช่น เครื่องประหยัดแรงงาน (AUTOMATION) เหล่านี้เสียแต่เริ่มแรกก็จะเป็นความก้าวหน้าที่เป็นประโยชน์อันใหญ่ยิ่ง นอกจากนี้ได้ปรากฏแล้วว่าลูกเรือไม่ว่าจะเป็นชาติใดภาษาใดพอใจในความ

ดูแลทุกข์สุขโดยทางราชการ และในขณะเดียวกันก็เข้มงวดกวดขันในระเบียบวินัยโดยเคร่งครัด เช่น บนเรือพาณิชย์ของประเทศเยอรมัน (ตะวันตก) ซึ่งมีผู้เขียนยกย่องในลอนดอนอยู่เมื่อวันสองวันนี้ ฉะนั้น กองนี้จึงควรแบ่งงานในขั้นต้นออกเป็นดังนี้ :—

ก. แผนกทะเบียนประวัติพาณิชย์นาวิน

ข. แผนกพิจารณารายงาน

ค. แผนกพิจารณาเรื่องราวร้องทุกข์

ง. แผนกระเบียบวินัย (ทั้งในทางรางวัลและลงโทษ)

จ. แผนกสวัสดิการ (ทั้งตัวพาณิชย์นาวินตลอดจนครอบครัว)

๕. **กองควบคุมนโยบายแรงงานทางสมุทร** : กองนี้เป็นกองที่มีหน้าที่พิจารณาวางนโยบายแรงงานทั้งบนฝั่งและในเรือ เพื่อให้เป็นไปโดยทางประหยัดและก้าวหน้า ทั้งนี้ย่อมต้องดำเนินงานให้สอดคล้องกับงานของกรมแรงงานและกรมประชาสงเคราะห์เป็นหลัก และเจตนาของส่วนงานนี้ก็คือเพื่อความก้าวหน้าในงานของพาณิชย์นาวีให้เป็นไปตามแนวการค้าของพาณิชย์นาวี

๖. **กองพาณิชย์นาวีสนเทศ** : กองนี้ทำหน้าที่ในการศึกษาและติดตามเรื่องราวที่เคลื่อนไหวเกี่ยวกับวิชาการและการพัฒนาการต่าง ๆ ของพาณิชย์นาวีทั่วพื้นพิภพ ซึ่งปรากฏอยู่อย่างชุกชุมในปัจจุบันนี้และในระยะต่อไปอีกเป็นเวลานาน

บทที่ ๔

แผนการจัดหาเรือใหม่เพิ่มเติมกองเรือพาณิชย์

เรื่องการสร้างเรือใหม่ของทุก ๆ ประเทศ ตามที่ได้ยินได้ฟังกันมาแล้วก็ดูที่จะกระชั้นเข้ามาทุกที และประเทศสุดท้ายที่ได้ข่าวมาเมื่อภายในไม่กี่วันมานี้ก็คือ การดำริสร้างกองเรือพาณิชย์ของประเทศไนจีเรีย ซึ่งตามข่าวกล่าวว่าได้ซื้อเรือเดินสมุทรมาแล้ว ๑ ลำ และกำลังจะต่อหรือซื้อเรือเดินสมุทรขนาด ๑๐,๐๐๐ ตัน สำหรับขนสินค้าแห้งทั่วไปอีกประมาณ ๖ ลำ ใน พ.ศ. ๒๕๐๙ นี้ การจัดซื้อเรือที่ใช้แล้วนั้นเป็นเรื่องสำคัญเรื่องหนึ่ง คือ พยายามซื้อเรือที่ใช้แล้วที่เจ้าของเดิมจะเปลี่ยน จะโดยเหตุผลใดก็ตามให้ได้เรือที่มีคุณภาพและลักษณะใกล้กับความต้องการมากที่สุด ซึ่งทุกสิ่งทุกอย่างอาจไม่ตรงกับความประสงค์นัก แต่ก็ต้องพยายามเลือกสรรหาเอาแต่ที่ไม่ไกลจากส่วนสัดที่ต้องการมากจนเกินไป โดยปกติแล้วมีหลักอยู่ว่าเรือซึ่งได้ผ่านการตรวจสอบใหญ่ครั้งแรกโดยการนำเอาขึ้นคาน หมายถึงภายหลังระยะ ๙ ปี เพื่อเปลี่ยนส่วนสัดเครื่องและอุปกรณ์หรือแผ่นเหล็กที่บกพร่อง ย่อมถือกันว่าเป็นระยะที่จะได้เรือในจังหวะที่ดีที่สุดและราคาก็จะอยู่ในระดับที่สมควรที่สุดอีกด้วย แต่นั้นเป็นเรื่องของบริษัทเรือส่วนมากที่จะวินิจฉัย กำลังส่วนใหญ่ของกองเรืออันทันสมัยนั้นก็คงอยู่ที่กองเรือที่จัดสร้างขึ้นใหม่ เพื่อกิจการที่เหมาะสมแก่สภาพการค้าขายของประเทศ การสร้างเรือเหล่านี้จะต้องติดตามดูการพัฒนาการของเรือไปตลอดเวลา ไม่ใช่เรือที่เหมาะสมสำหรับเมื่อ ๔—๕ ปีมาแล้ว จะเป็นเรือที่ดีที่สุดสำหรับในปัจจุบัน อีกประการหนึ่งการออกแบบเรือก็ตาม การสร้างเรือก็ตาม สถาปนิกนาวี และวิศวกรทะเล ต่างก็เป็นบุคคลสามัญที่ใช้วิชาความรู้ และเมื่อออกแบบอย่างใดออกมาก็จะต้องทดลองแบบนั้น

ในห้องทดลองในลักษณะต่าง ๆ หาจุดที่จะอำนวยประโยชน์มากที่สุด ทั้งในด้านความปลอดภัย ในด้านปริมาณการบรรทุก ในด้านความเร็วสูงและความเร็วเฉลี่ย และในด้านความประหยัดทั้งเชื้อเพลิงและพนักงานประจำเรือ สิ่งเหล่านี้เป็นเรื่องของการวิทยาศาสตร์และเทคนิค มิใช่ว่าจะทำได้ตามคำสั่งของผู้ต้องการเรือ ดังจะเห็นได้เป็นแนวทางว่า เมื่อระยะเวลาสักปีหนึ่งหรือ ๒ ปีมานี้เอง ประเทศญี่ปุ่นได้คิดค้นแบบเรือที่ประหยัดในขนาดที่เรียกว่ากระทัดรัด (HANDY SIZE) คือ เป็นเรือประมาณ ๑๒,๐๐๐—๑๓,๐๐๐ ตัน ทำความเร็วสูงสุดได้ประมาณ ๒๒ น๊อต และทำความเร็วในบริการที่ประหยัด (ECONOMIC SPEED) ได้ประมาณ ๑๙.๕ น๊อต หลังจากที่ญี่ปุ่นคิดได้แล้วต่อมาปรากฏว่า สหรัฐอเมริกา อังกฤษ เยอรมนี สวีเด็น ต่างก็ค้นคิดเรือในลักษณะนี้ได้โดยใกล้เคียงกัน อาจมีผิดแผกกันไปบ้างแต่ก็ไม่มากนัก แต่ที่น่าประหลาดอยู่ก็คือ ทั้งขนาด ลักษณะ น้ำหนัก และความเร็วของเรือ เกือบจะอยู่ในระดับใกล้เคียงกันทั้งสิ้น บัดนี้เพียงต่อมาเมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ. ๒๕๐๙ นี้เอง ปรากฏว่าญี่ปุ่นได้ประกาศความสำเร็จในการสร้างเรือใหม่อีกแบบหนึ่ง ขนาดประมาณ ๑๓,๐๐๐ ตัน ทำความเร็วได้เกือบถึง ๒๕ น๊อต ซึ่งประมาณว่าความเร็วในทางประหยัดก็คงเกือบ ๒๓ น๊อต ทางสวีเด็นเคยประกาศว่าได้สร้างเรือขนาดหนึ่งมีน้ำหนักประมาณ ๙,๐๐๐ กว่าตัน และทำความเร็วได้เกือบ ๒๐ น๊อต ในทางประหยัด ฉะนั้น คาดว่าต่อไปประเทศอื่นก็คงจะออกแบบเรือเช่นนี้ได้ โดยสัดส่วนและขนาดก็คงจะไม่แตกต่างกันเท่าใดนัก เท่าที่กล่าวมานี้ก็เพื่อจะแผ้วถางทางให้เห็นว่า หากประเทศไทยเราจะมีเจตนาสั่งเรือเพื่อประกอบพาณิชย์นาวีของเราขึ้นให้อยู่ลักษณะที่มีคุณสมบัติความเร็ว (เพราะความเร็วเป็นส่วนสำคัญยิ่งในหลักการคำนวนทุกชนิดของเรือค้า) และขนาดที่เหมาะกับการหาสินค้าป้อน เพื่อให้ทัดเทียมกับผู้อื่นที่ดำเนินธุรกิจเช่นกันแล้วก็น่าจะคำนึงถึงปัญหาเหล่านี้ เพราะการที่จะไปสั่งผู้ต่อให้ทำการต่อเรือขนาดนั้นหรือขนาดนี้อาจทำได้ หรือจะให้มีความเร็วเท่านั้นเท่านี้ก็อาจทำได้ แต่จะให้ประหยัดทั้งในการใช้เจ้าหน้าที่ประจำเรือ ในการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง ในการสึกหรอของเครื่องยนต์กลไก ประกอบ

กับในการบรรจุสินค้า หรืออะไรอะไรเหล่านี้ เป็นการยากที่จะทำได้ ยิ่งหากเราไม่ปรับความต้องการ เข้าหาวิวัฒนาการของการผันแปรของกองเรือค้าที่นานาประเทศสร้างหรือใช้กันอยู่ แต่ทั้งนี้มิได้หมายความว่าเราจะต้องรับทุกสิ่งทุกอย่างตามสภาพเดิมไม่ เราอาจเพิ่มหรือลดบางสิ่งบางประการ เพื่อความเหมาะสมพอควรต่อการบรรทุกผลิตภัณฑ์ออกและเข้าส่วนใหญ่โดยเฉพาะได้ ฉะนั้น การสนใจติดตามการพัฒนาการของโลกแห่งพาณิชย์นาวีนั้น ก็ควรมีวิจารณญาณเข้าเป็นองค์ประกอบด้วยว่าเหมาะหรือควรไม่เหมาะหรือไม่ควรเพียงใด ดังเช่น ในขณะนี้มีหลายประเทศในยุโรปได้พยายามปรับปรุงระบบ "ภาชนะบรรจุทำด้วยเหล็ก" "STEEL CONTAINER" ขึ้น โดยได้พิสูจน์และรับรองจากบรรดาผู้มีธุรกิจเกี่ยวข้อง เช่น เจ้าของสินค้า ตัวแทนรับขนส่งต่อ บริษัทประกันภัย บริษัทการเดินเรือ ผู้รับสินค้า ตลอดจนหน่วยยานพาหนะขนส่งทางบกทั้งท่าต้นทางและปลายทาง ต่างยืนยันเห็นพ้องด้วยเป็นส่วนมาก ในการที่จะนำเอาระบบของภาชนะพิเศษนี้ออกใช้กับบรรดาบริการเดินเรือสายต่าง ๆ เพราะจะลดการเสียหายของสินค้าที่บรรจุอยู่ภายในได้ระหว่างทาง ลดค่าบริการประกันภัย ลดการสูญเสียจากนักมิจฉาชีพ สะดวกต่อการนำขึ้นหรือเอาลง ดังนี้ เป็นต้น ความเหมาะสมและประหยัด ดังกล่าวแล้วนี้ รู้สึกเห็นพ้องกับบรรดาอุตสาหกิจประเทศเหล่านั้นยิ่ง เพราะส่วนใหญ่ของลักษณะสินค้าส่งออกมีขนาดและบริมาตรแน่นอนทุกหีบห่อ สามารถคำนวณบริมาตรจากจำนวนของหีบห่อเป็นลูกบาศก์ฟุต ลูกบาศก์หลา หรือลูกบาศก์เมตรก็ได้ เพื่อให้ได้ส่วนสัมพันธ์กับบริมาตรของภาชนะบรรจุนั้นว่าจะต้องการจำนวนเท่าใดต่อเที่ยวเรือแต่ละเที่ยว ทั้งในขณะเรือทำการบรรทุกอยู่ระหว่างทางจำนวนภาชนะสำรอง ณ ท่าต้นทางและท่าปลายทาง เพื่อสับเปลี่ยนหมุนเวียนกันไปฉะนั้น ถ้าหากเราเห็นวิธีการนี้ดีและจะนำมาใช้ในบ้านเมืองเราบ้างโดยปราศจากการไตร่ตรองให้รอบคอบ ความไม่เหมาะสมก็จะเกิดขึ้นอย่างแน่นอน ทั้งนี้ก็เพราะในปัจจุบันนี้สินค้าออกส่วนใหญ่ของเราเป็นผลิตภัณฑ์ปฐมทางเกษตรกรรมหลายต่อหลายอย่างมีรูปลักษณะเป็นแท่ง เป็นท่อน เป็นแผ่น เป็นเมล็ด เป็นผง เป็นมัด เหล่านี้

เป็นต้น ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงปรับปรุงใด ๆ ทางพาณิชย์นาวีก็ตาม ควรสนใจศึกษาหรือเรียนมา ไม่ใช่เลียนมา และในลักษณะเดียวกันประเทศต่าง ๆ อีกจำนวนมากที่มีสินค้าให้เรือของเราขนได้ก็คงยังไม่เข้าอยู่ในขั้นพัฒนาการสูงนัก ฉะนั้น ปัญหาเรื่องสินค้าก็คงไม่ผิดไปกว่าเขาเท่าใด

ก. ความจำเป็นของการช่วยเหลือของทางราชการ

ดังที่กล่าวมาแล้วในบทก่อน ๆ ว่า หนทางสำหรับพาณิชย์นาวีของประเทศไทยที่จะดำเนินไปได้ต่อไปและขยายตัวมากขึ้นนั้น ทางที่ดีที่สุดแล้วควรจะเป็นเรื่องของการสร้างอุตสาหกิจประเภทนี้เป็นวิสาหกิจเอกชน และรัฐวางตัวเป็นกลางให้ความสนับสนุนโดยถ้วนทั่วหน้าไป แต่เมื่อเป็นเช่นนี้แล้วปัญหาต่อมาก็คือ เรื่องของทางบริษัทซึ่งแม้ปรากฏอยู่ว่าเป็นนิติบุคคลตามกฎหมายแล้วก็ดี แต่รัฐบาลได้ถือหุ้นอยู่ในบริษัทเหล่านี้ ฉะนั้น รัฐบาลจำเป็นที่จะต้องให้การส่งเสริมเพื่อรักษาผลประโยชน์ของรัฐบาลสืบต่อไป โดยนัยเช่นนี้บริษัทเอกชนจึงอาจมีการพะวงว่าความสนับสนุนอันไม่สม่ำเสมอน่าจะเกิดขึ้น เรื่องนี้เป็นปัญหาที่อาจผ่อนคลายให้บรรเทาเบาบางลงได้ โดยชี้แจ้งชัดให้เห็นว่าการที่รัฐบาลหรือหน่วยหนึ่งหน่วยใดของรัฐบาลเข้าไปถือหุ้นในบริษัท เช่น บริษัทปูนซิเมนต์ ถือหุ้นโดยสำนักงานทรัพย์สินฝ่ายพระมหากษัตริย์ โรงแรมเข้าถือหุ้นโดยสำนักงานส่งเสริมการท่องเที่ยว บริษัทข้าวไทยถือหุ้นโดยสหกรณ์ ธนาคารถือหุ้นโดยหน่วยราชการเหล่านี้ ไม่ได้ทำให้บริษัทเหล่านั้นเป็นรัฐวิสาหกิจไป แต่เป็นองค์การค้าที่รัฐบาลมีส่วนให้ความสนับสนุนเป็นพิเศษ แต่มิใช่สร้างให้เป็นบริษัทอภิสิทธิ์ หากว่าฐานะของบริษัทต่าง ๆ เป็นได้เช่นนี้แล้ว ก็จะไม่เป็นปัญหาที่จะดำเนินการต่อไปไม่ได้ เพราะทั้งรัฐบาลก็อยู่ในฐานะที่จะส่งเสริมพาณิชย์นาวีเป็นรูปของวิสาหกิจเอกชนของบริษัทเอกชนต่าง ๆ นี้ ตั้งขึ้นได้อย่างเต็มที่ สำหรับพาณิชย์นาวีนั้นเป็นธุรกิจที่ยิ่งใหญ่อันหนึ่งเมื่อสร้างขึ้นมาอย่างเต็มที่แล้ว และเป็นเรื่องที่สำคัญที่จะต้องสัมพันธ์กับนโยบายต่างประเทศของชาติเป็นอย่างมาก ซึ่งจะต้องคำนึง

ทุกครั้งที่ทำสัญญาการค้าและการเดินเรือ ทุกครั้งที่ทำข้อตกลงเกี่ยวกับเรื่องนี้ในการประชุมระหว่างประเทศ ทุกครั้งในการที่จะมีการเจรจาในทางประสานงานทางเศรษฐกิจกับประเทศต่าง ๆ ที่ติดต่อกันได้โดยทางทะเล พาณิชย์นาวีในเวลาสงบจะเป็นเครื่องมือเป็นพลานุภาพในทางเศรษฐกิจสำหรับการต่อรองในการสร้างมิตร และพาณิชย์นาวีจะเป็นอำนาจที่จะสนับสนุนกำลังรบในการประหัตประหารทำลายล้างศัตรูในยามวิกฤติได้อย่างดีเช่นเดียวกัน ฉะนั้น ขอประทานยืมคำจากรัฐบุรุษของประเทศหนึ่งว่า "พาณิชย์นาวีของชาติจะเจริญยั่งยืนสืบต่อไปไม่ได้ หากไม่ได้รับการสนับสนุนและส่งเสริมจากรัฐที่เป็นเจ้าของ" การปล่อยปละละเลยห่างเหินแก่พาณิชย์นาวีก็คือ การบั่นทอนพลานุภาพของตนเองให้ด้อยลงตามส่วนที่ผู้อื่นเขาเจริญขึ้น โดยเหตุนี้ความจำเป็นที่รัฐจะต้องส่งเสริมแก่พาณิชย์นาวี ในการให้ความคุ้มครอง ควบคุม ส่งเสริม และสนับสนุน ดังที่กล่าวมาแล้วในวรรคก่อน ๆ นั้น จึงต้องขอเน้นถึงว่ามีความสำคัญยิ่ง และนำไปสู่ปัญหาที่รัฐจะต้องส่งเสริมในการสร้างเรือให้แก่พาณิชย์นาวีต่อไป

จากรายงานของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญในเรื่องเรือและอัตราค่าระวาง ที่ได้ประชุมกันที่กรุงเทพ ฯ ตั้งแต่วันที่ ๑๗ ถึง ๒๖ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๐๘ ณ ห้องประชุมของคณะกรรมการเศรษฐกิจแห่งเอเซียและตะวันออกไกล มีความข้อหนึ่งกล่าวถึงการสั่งต่อเรือมีสาระสำคัญพอจะสรุปได้ ดังนี้

ก) รัฐมีทางอยู่แล้วในการดำเนินภารกิจการเดินเรือให้เป็นของรัฐเสียทั้งหมด หรือรัฐมีส่วนร่วมหุ้นด้วย หรือปล่อยให้เป็นวิสาหกิจเอกชน เป็นผู้ดำเนินงาน และหากต้องการเงินตราต่างสกุล อาจชี้ชวนให้บรรดานายทุนต่างชาติเข้ามาร่วมในกิจการเดินเรือด้วยก็ย่อมทำได้ แต่ก็มิบังควรให้นายทุนต่างชาตินั้นมามีสิทธิ์มีเสียงด้วยการถือหุ้นสูงกว่า และก็ควรตราเป็นกฎหมายบังคับเป็นกำหนดกฎเกณฑ์ของการถือหุ้น

ข) ในกรณีใดก็ตามหากรัฐมีความประสงค์จะจ่ายเงินกู้ให้แก่บรรดาบริษัทเรือทำการสั่งต่อเรือใหม่ขึ้นเอง รัฐก็ควรพิจารณาผ่อนผันและให้ความสะดวกใน

การชำระเงินกู้คืน และหลักทรัพย์ที่ใช้ค้ำประกัน และยอมให้นำตัวเรือทำการจำนองได้ กำหนดการผ่อนชำระที่สะดวกและมีระยะยาว ซึ่งรัฐบาลบางประเทศวางกำหนดถึง ๑๘ ปีก็มี

ค) รัฐอาจส่งเสริมสนับสนุนโดยจัดหาซื้อเรือด้วยทุนทรัพย์ของรัฐ แล้วให้บรรดาบริษัทเรือเช่าต่อในระยะยาว หรือเช่าซื้อตามแต่จะเห็นสมควร

เท่าที่เคยปรากฏในภาคีประเทศของอีคาเฟ รัฐจะต้องหาเงินต่างสกุลเพื่อความสะดวกในการสั่งซื้อเรือ และเท่าที่ทราบประเทศที่ให้ความสะดวกและผ่อนผันมีกำหนดและลักษณะ ดังนี้ :—

นามของประเทศ	ชำระครั้งแรก	คงค้างชำระ	ระยะเวลาชำระ
เยอรมนี	๑๕ %	๘๕ %	๑๐ ปี
ญี่ปุ่น นัยแรก	๑๐ %	๙๐ %	๗ ปี
นัยหลัง	๒๐ %	๘๐ %	๘ ปี
โปแลนด์	๑๐ - ๑๒ %	๘๐—๙๐ %	๘ ปี
สหราชอาณาจักร	๑๕—๒๐ %	๘๐—๘๕ %	๑๐ ปี
ยูโกสลาเวีย	๑๐—๒๐ %	๘๐ - ๙๐ %	๘ ปี

เมื่อเป็นเช่นนี้จะเห็นได้ว่ารัฐมีความจำเป็นที่จะหาเงินเพื่อการชำระครั้งแรกประมาณ ๑๐ - ๒๐ % เท่านั้น โดยส่วนที่ค้างชำระอยู่จะทอดระยะเวลาออกไปอีก ๗—๑๐ ปี ก็จะเอารายได้จากตัวเรือเองมาผ่อนชำระส่วนที่เหลือ โดยมีดอกเบี้ย (แล้วแต่จะตกลงกัน) รวมอยู่ด้วย และด้วยปฏิบัติการเช่นนี้จะสามารถสร้างกองเรือขึ้นมาได้"

เพื่อพิจารณาตามข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญ ซึ่งได้กระทำด้วยความหวังดีแต่ไม่เฉพาะสำหรับประเทศไทยแห่งเดียว แต่ต่อทุกประเทศที่เป็นสมาชิกขององค์การส่งเสริมเศรษฐกิจแห่งเอเซียและตะวันออกไกลขององค์การสหประชาชาติ ก็รู้สึกว่าเป็นเจตนาดี แต่ทว่าเป็นเจตนาที่เสมือนการเหวี่ยงแหใหญ่สำหรับจับปลาที่ลอดตาข่าย

ไปไม่ได้ แต่ในประเทศไทยนั้นจะถือว่าเป็นลักษณะสามัญของสมาชิกประเทศอื่น ๆ ในเครือสมาชิกอีคาเฟหาได้ไม่ บางอย่างเราอาจเสื่อมกว่า บางอย่างเราอาจเจริญกว่า จิตใจของเราอย่างหนึ่ง จิตใจของเขาอีกอย่างหนึ่ง อย่างที่ผู้เชี่ยวชาญต่างชาติที่จ้างเข้ามาอยู่ในประเทศเพียงระยะเวลาอันสั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งสั่งเข้ามาเหมือนกับสั่งสินค้าใหม่ ให้มาทำการวางโครงการจะศึกษารู้ได้อย่างยาก นอกจากจะเป็นอัจฉริยะบุคคลอย่างเหลือประมาณ แต่สำหรับเรานั้นเราเกิดที่นี่ อยู่ที่นี่ และก็คิดว่าจะตายที่นี่ ทุกอย่างเป็นเสิ่งแวดล้อมประจำวัน หากมุ่งศึกษาจริง ๆ แล้ว ก็คงเข้าใจได้และค่อยอาศัยความรู้ผู้อื่นในทางเทคนิคที่เป็นวิชาการตามตัวประกอบดูเหมือนจะดีกว่า

ก) สำหรับกลุ่มผู้เชี่ยวชาญได้เสนอว่ารัฐมีทาง ที่จะดำเนินภารกิจให้มีกิจการเดินเรือเป็นของรัฐเสียทั้งหมดนั้น ผู้เชี่ยวชาญจำเป็นต้องพูดเช่นนี้เพราะสมาชิกขององค์การอีคาเฟเอง ก็มีประเทศที่นิยมระบบการเศรษฐกิจชนิดรวบยอด (TORALITALIAN) อยู่ด้วย ซึ่งประเทศเหล่านั้นก็ได้สร้างพาณิชย์นาวีของตนขึ้นในลักษณะดังกล่าวและงานก็ยังดำเนินอยู่ ผู้เชี่ยวชาญจะไปชี้บอกว่าเป็นผลไม่สำเร็จก็มิได้เพราะส่วนประกอบของเขาอื่น ๆ พยุงกันไว้ให้คงอยู่ แต่หากนำมาใช้ในไทยเราซึ่งมีระบบการเศรษฐกิจในทางตลาดเสรี (FREE MARKETING) ซึ่งเข้าใจว่าเป็นเช่นนั้น รัฐผู้ซึ่งจำเป็นต้องพัฒนาประเทศในทางเศรษฐกิจสังคม และสร้างเสถียรภาพในแนวทางอื่น ๆ จะไปเอาเงินมาจากไหนเพียงพอที่มาระดมสร้างเรือให้เป็นกองเรือพาณิชย์นาวีพอใช้งานได้ ทั้งนี้โดยไม่ต้องมองเหตุผลอื่นที่จะกล่าวได้อีกต่อไป ส่วนรัฐร่วมทุนกับเอกชนนั้นเราก็มีรูปร่างขึ้นมาบ้างแล้ว เช่น บริษัทการเดินเรือ ๒ บริษัทซึ่งรัฐบาลถือหุ้นอยู่ สำหรับวิสาหกิจเอกชนนั้นรู้สึกว่าจะเป็นกำลังใหญ่ ที่อาจเปิดโอกาสให้ประเทศไทยสร้างตัวเองโดยการระดมทุน (MOBILIZATION OF PRIVATE CAPITAL) มาใช้ได้ โดยเฉพาะในเมื่อเห็นอยู่เบื้องหน้าเป็นตัวอย่าง เช่น การขยายตัวของธุรกิจการก่อสร้าง โรงแรม สถาบันบันเทิงเหล่านี้ ล้วนเอกชนทำให้เกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็วโดยเงิน หากจะเทียบคงสร้างเรือได้หลายลำ สำหรับการร่วม

ลงทุนกับต่างชาตินั้นผู้เชี่ยวชาญได้กล่าวแนะถึงการให้นายทุนต่างชาติมาร่วม แต่อันที่จริงแล้วไม่เพียงแต่นายทุน แม้แต่ผู้ที่ดำเนินธุรกิจการเดินเรือก็น่าจะชักชวนเข้ามาได้ หากดำเนินถูกทางและมีเหตุผล ซึ่งเป็นศิลปของการดำเนินงาน เรื่องการใช้ทุนและเรียกทุนร่วมนี้จะได้กล่าวต่อไปในเบื้องหลังของบทนี้

ข) ตามที่ผู้เชี่ยวชาญได้แนะให้รัฐบาล พิจารณาจ่ายเงินกู้ให้แก่บริษัทเรือทำการต่อเรือใหม่เอง โดยผ่อนผันชำระเงินกู้และใช้ตัวเรือเป็นการจำนองแทนหลักทรัพย์ ทั้งผ่อนผันการชำระเงินคืนในระยะยาวนั้น รู้สึกว่าอาจเหมาะแก่ประเทศที่ควบคุมธุรกิจการเงินของบริษัทได้อย่างใกล้ชิด และออกจะเป็นวิธีการของเศรษฐีซึ่งลักษณะและวิธีการของทั้ง ๒ แบบนี้ไม่ใช่ลักษณะของประเทศไทย หากประเทศไทยเริ่มให้เงินยืมแก่บริษัทเพื่อไปต่อเรือแล้ว ราคาเรืออาจสูงขึ้นเกินควรโดยใช่เหตุ เพราะเป็นเงินของรัฐที่ให้ยืม การให้ค่านายหน้าต่อเรืออาจมีขึ้นเกินประเพณีนิยมโดยใช่ที่ การเรียกเงินคืนอาจลำบากดังเช่นหนี้สินของกระทรวงทบวงกรมที่เคยประสพกันมาแล้วกับพ่อค้าเช่นกระทรวงเศรษฐการ ในการค้ายาง แร่ และข้าวในอดีต สำหรับเรื่องราคานั้นอันที่จริงผู้ที่ศึกษาและติดตามเรื่องเรือแล้วจะรู้ว่าค่อนข้างมีมาตร-ฐานไม่ใช่ต่อรองกันหรือขึ้นลงได้เพราะเป็นสากล รู้สึกว่าเรือขนาดนั้น ลักษณะนั้นในประเทศใดควรจะอยู่ในระดับใด และถ้าไปอีกประเทศหนึ่งจะต้องเพิ่มอีกร้อยละเท่าใด (ทั้งนี้เพราะโสหุ้ยในการต่อเรือไม่เหมือนกัน) และในหัวข้อนี้ผู้เชี่ยวชาญได้ให้ความเห็นที่มีประโยชน์น่าพึงรับไว้พิจารณา คือ การให้ใช้ตัวเรือทำจำนองเป็นเสมือนหลักทรัพย์ประกัน เรื่องนี้อาจนำมาใช้ได้ในการชักชวนชาวต่างประเทศที่มีเรือหรือหาเรือได้มาร่วมลงทุน โดยใช้เรือเป็นทุนหรือให้เรือได้รับซื้อโดยบริษัทและนำมาจำนองได้สะดวกแลกเอาทุนทรัพย์ไปอาจเป็นจากรัฐ จากบริษัท หรือจากธนาคารหรือองค์การเกี่ยวกับการคลังใดก็ตาม เพื่อให้บริษัทไม่มีภาระหนักเกินไป ในการที่จะต้องหาทั้งทุนถาวร และทุนดำเนินงาน

ค) สำหรับข้อที่เสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญตรงกับความคิดเห็นของผู้เสนอโครงการนี้คือ การที่รัฐหรือหน่วยตัวแทนของรัฐเป็นผู้จัดซื้อเรือ แล้วนำมาให้บริษัทเรือของคนไทยที่ดำเนินธุรกิจนี้อย่างจริงจังเป็นปีกแผ่นเช่าหรือให้เช่า และผู้เชี่ยวชาญได้กล่าวแนะต่อไปถึงการเช่าซื้อ เรื่องนี้เมื่อพิจารณาดูพฤติการณ์แวดล้อมในปัจจุบันเห็นว่า การที่รัฐจะไปวิ่งสร้างเรือโดยลงทุนทั้งหมดนั้นก็เป็นนโยบายที่ไม่เหมาะนักสำหรับประเทศไทยแม้จะเหมาะสำหรับประเทศอื่น เพราะเรื่องของการนี้เรามีทุนจำกัด ฉะนั้นจึงควรจะมุ่งหาการต่อเรือให้ได้มากที่สุดโดยผ่อนน้อยที่สุด และให้ได้เงินที่จะต้องใช้ค่าของเรือนี้ที่ยังค้างอยู่จากการหารายได้ของเรือเอง เหตุการณ์ปัจจุบันปรากฏว่าประเทศอุตสาหกรรมที่ทำการต่อเรือแข่งขันกันต่อเรือและให้สินเชื่อและในการจ่ายคืนนี้โดยเฉพาะมิตรประเทศ ส่วนอัตราค่าเช่าเรือ (CHARTERING RATE) นั้นสูงขึ้นเป็นอันมาก เทียบโดยถืออัตราการเช่าในปี พ.ศ. ๒๕๐๓ ซึ่งมีกรณีกระทบกระทั่ง ณ คลองสุเอซ (SUEZ INCIDENCE) เป็นหนึ่งร้อย ในปัจจุบันขึ้นไปประมาณ ๑๖๗ ซึ่งทั้งนี้เนื่องจากความต้องการ การขนส่งทางเรือมีอย่างมากเป็นล้นพ้น และก็มองไม่เห็นว่าจะลดลงไปได้โดยรวดเร็ว ทั้งนี้ก็เพราะเรือชนิด VICTORY, LIBBERTY และ EMPIRE ซึ่งสร้างมาแล้วนับเวลาเกิน ๒๐ ปี เกือบสิ้นอายุขัยการรับใช้โลกแห่งสังคมการค้าอีกต่อไปแล้ว เรือพวกนี้สร้างออกมาเป็นจำนวนร้อยจำนวนพันในระหว่างสงคราม และขณะนี้ก็ยังคงเรียกออกมาใช้อยู่ทั้ง ๆ ที่ความชำรุดทรุดโทรมมีอยู่มาก และบรรดาบริษัทประกันภัยได้เรียกเก็บเบี้ยประกันเพิ่มขึ้นอย่างน้อยอีกเท่าตัว สำหรับการเช่าซื้อที่ผู้เชี่ยวชาญแนะมานั้นก็เป็นการดีอยู่ แต่โดยพฤติการณ์แวดล้อมของประเทศในปัจจุบันผู้เสนอเห็นว่ายังไม่ควรนำเอามาใช้ ถึงแม้จะได้จากอัตราค่าเช่าที่ต่ำพอคุ้มทุนและโสหุ้ยอื่น ๆ ก็ควรรักษากรรมสิทธิ์ไว้เหนือตัวเรือยังจะดีกว่า เพราะในขณะเดียวกันก็จะได้ใช้การให้เช่าในอัตราต่ำนี้ประกอบกับวิธีการให้มีส่วนสมทบ (COUNTER-PART) ของผู้เช่า เป็นกำลังผลักดันเพิ่มพลานุภาพในการสะสมกองเรือได้รวดเร็วยิ่งขึ้น ซึ่งจะได้กล่าวต่อไปในบทนี้

ข. เจรจากับต่างประเทศเพื่อความร่วมมือ (COOPERATION) และสินเชื่อ (CREDIT)

ความจริงเรื่องการสั่งต่อเรือนี้ หากรัฐต้องการจะหาเรือโดยการผ่อนชำระแล้ว เท่าที่ทราบมามีหลายประเทศที่มีนโยบายพร้อมที่จะให้ความร่วมมือและผ่อนปรนในการต่อเรือให้ หากจะได้เจรจากันในระดับรัฐบาลต่อรัฐบาลเสียขั้นหนึ่งก่อน และทางอู่ต่อเรือก็คงจะคล้อยตามความประสงค์ของรัฐ โดยเช่น กำหนดเงื่อนไขให้ได้สะดวกกว่าคำแนะนำดังตัวอย่างของผู้เชี่ยวชาญของอีคาเฟ ฉะนั้น หากรัฐมีความประสงค์จะเพิ่มพูนกำลังแก่กองเรือดังวิธีนี้แล้ว ประเทศที่มีรับต่อเรืออาจขอรับค่าต่อเรือในขั้นต้น แต่เพียงร้อยละ ๑๐ ในวันตกลงทำสัญญา และอีกร้อยละ ๑๐ เมื่อเรือเสร็จเรียบร้อยแล้ว (โดยมาก ๑ ปีหลังการทำสัญญาก็เสร็จ) แล้วผ่อนผัน "พักชำระหนี้ ๓ ปี" (THREE YEARS GRACE) เพื่อเปิดโอกาสให้ตัวเรือมีทางหารายได้เสียบ้าง และเริ่มชำระในงวดต่อไปร้อยละ ๑๐ อีก ๘ งวด รวม ๘ ปี เป็นอันหมดค่าตัวเรือ การคิดดอกเบี้ย (ประมาณ ๓–๔ %) ก็จะเริ่มคิดจากงวดนี้ด้วยเช่นกัน ฉะนั้น รวมระยะเวลานับแต่ปีแรกที่ทำสัญญาจนกระทั่งสิ้นสุดหนี้สินจะเป็นเวลา ๑๒ ปีพอดี

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ ๒ ถึงลักษณะและขนาดต่าง ๆ ของเรือที่มีอยู่แล้ว ทั้งสายเรือค้าชายฝั่งและสายเรือค้ากับอาณาเขตใกล้เคียงมาพอสมควรพร้อมด้วยขนาดของเรือทั้งสองสายไว้ด้วยนั้น หากในโอกาสต่อไปภายหน้าโครงการส่งเสริมพาณิชย์นาวีได้รับความสนับสนุน ส่งเสริม, ควบคุม และคุ้มครองโดยแน่ชัดและจริงจังแล้ว การสั่งต่อเรือทั้ง ๓ ประเภท คือ เรือชายฝั่ง เรืออาณาเขตใกล้เคียงและเรือข้ามสมุทร ซึ่งนอกจากจะมีลักษณะเป็นเรือขนสินค้าแห้งทั่วไปแล้ว (โดยมีชั้นใต้ดาดฟ้า (TWEEN DECK) ด้วย) ก็ควรจะแบ่งจากจำนวนระวางของเรือมาระวางหนึ่ง (ระวางหน้าห้องเครื่องหรือระวางหลังห้องเครื่องก็ได้แล้วแต่เหมาะสม) ระวางที่ขอแบ่งมานี้จะได้กั้นเป็น ๒ ส่วน โดยส่วนหนึ่งเป็นระวางทำความเย็น

(REFRIGERATED SPACE) เพื่อเก็บรักษาสินค้าประเภทนี้เนื้อสัตว์ชำแหละ, สัตว์ปีกชำแหละ, ปลาสด และกุ้งสด เป็นต้น ที่เหลืออีกส่วนหนึ่งเป็นระวางปรับอากาศ (VENTILATED SPACE) เพื่อรักษาคุณภาพของสินค้าประเภท ผักสด และผลไม้สด เป็นต้น การขอแบ่งเพียงส่วนหนึ่งของระวางทั้งหมดของเรือเพื่อสินค้าทั้ง ๒ ประเภทนี้ ก็เพราะปริมาณการส่งออกยังไม่มีจำนวนมากพอแก่การที่จะต่อเรือหรือซื้อเรือเพื่อสินค้าเฉพาะอย่างหรือเฉพาะชนิดได้ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าเที่ยวกลับมายังประเทศเราในขณะนี้ ยังไม่เห็นเลยว่าจะมีสินค้าแช่เย็นหรือสินค้าปรับอากาศอะไรจะส่งเข้ามามากพอกับระวางทั้งหมดที่มีอยู่ของเรือได้ ซึ่งตรงกันข้ามกับเรือซึ่งกันเพียงส่วนหนึ่งของระวางเพื่อติดตั้งเครื่องอำนวยบริการพิเศษนั้นขึ้นเพื่อสินค้าที่เสียง่าย (PERISHABLE CARGO) หรือถ้าหากไม่มีสินค้าดังกล่าวบรรทุก ทางเรือก็จะสามารถระงับการเดินเครื่องทำความเย็นปล่อยไอเย็นระวางเพียงส่วนน้อย ทั้งสองแห่งนี้ก็จะใช้รับสินค้าประเภทมีค่าที่ต้องการการเก็บรักษาแข็งแรง (STRONG ROOM) เป็นพิเศษได้ โดยไม่ต้องเสียระวางไปทั้งลำดังเรือสร้างขึ้นเพื่องานจำเพาะอย่างจำเพาะชนิด

ในขั้นต่อไปอาจมีความจำเป็นและสมควรจะต้องมีเรือบรรทุกสินค้าประเภทยุ้ง (BULK CARRIER) เพื่อขนส่งสินค้าประเภทเมล็ดพันธุ์พืชแล้ว สิ่งที่จะต้องคำนึงก็คือเครื่องอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายและบรรทุกซึ่งผิดกันกับสินค้าเบ็ดเตล็ด ที่อาศัยเครื่องกว้านเครื่องยก และเครื่องยกแบบเกลียวหมุน (SCREW CONVEYOR CRANE) เป็นหลัก ทั้งนี้ก็เพราะสินค้าประเภทยุ้ง (SILO หรือ ELEVATOR) นั้นกลับอาศัยเครื่องดูด (SUCKER) และเครื่องพ่น (BLOWER) ซึ่งจะต้องสร้างขึ้นทั้งท่าต้นทางส่งและท่าปลายทางรับ และเรือบรรทุกสินค้ายุ้งนี้นอกจากจะขนเมล็ดพันธุ์พืชต่าง ๆ แล้วยังอาจขนสินค้าออกที่ทำการส่งคราวละมาก ๆ ได้อีก เช่น ดีบุก ปูนซิเมนต์ เกลือ ฯลฯ เพียงแต่เปลี่ยนอุปกรณ์ปูพื้นเรือ (DUNNAGE) รองรับเท่านั้นโดยมิจำเป็นจะต้องมีเรือบรรทุกแร่ (ORE CARRIER) ให้เป็นการสิ้นเปลือง เรื่องสำคัญอีกอย่างก็คือท่าเทียบเรือ เพราะเรือประเภทนี้เป็นเรือค่อนข้างใหญ่ ๒๐,๐๐๐ ตัน

ขึ้นไป กินน้ำลึก ๓๐ ฟุตขึ้นไป (ท่าเรือกรุงเทพ ฯ ขณะนี้รับเรือได้เพียง ๑๒,๐๐๐—๑๓,๐๐๐ ตัน และก็บรรทุกไม่ได้เต็มที่เพราะจำกัดให้กินน้ำลึกได้เพียง ๒๘ - ๒๙ ฟุต เท่านั้น)

ส่วนสำหรับปัญหาเรื่องเรือบรรทุกน้ำมันนั้น ในขณะนี้ก็ควรทิ้งไว้ให้เป็นเรื่องของบริษัทน้ำมันเป็นผู้ติดต่อไปเพราะบริษัทน้ำมันเป็นผู้มีทุนทรัพย์ แต่อย่างหนึ่งควรจะสังเกตก็คือบริษัทน้ำมันเหล่านี้มีแม่บริษัท จึงใช้เรือขนของเหลวของแม่บริษัทสำหรับระยะทางไกล สร้างเรือบรรทุกน้ำมันเข้ามาใช้เฉพาะขนาดเล็ก เพื่อประโยชน์ของประเทศซึ่งอาจจำเป็นจะต้องมีเรือขนน้ำมันข้ามทะเลสักวันหนึ่งก็ได้ ถ้าเช่นนั้นแล้วก็เป็นเรื่องจะต้องคำนึงนึกต่อไป อย่างไรก็ดีในชั้นนี้ขอมุ่งพิจารณาในเรื่องของเรือบรรทุกสินค้าอำนวยบริการข้ามสมุทรโดยเฉพาะก่อน เพราะส่วนอื่น ๆ นั้นเราก็มีเป็นทุนอยู่บ้างแล้ว

สำหรับเรือเดินสมุทรที่ผู้เสนอเห็นสมควรยกขึ้นมาเป็นตัวอย่างแก่รัฐ เพื่อเป็นแนวทางส่งเสริมพาณิชย์นาวีของไทย อันที่จริงถ้าจะพูดถึงลักษณะและปริมาณสินค้าของไทยเรา คือ เป็นสินค้าปฐมออกมาระยะหนึ่งระยะหนึ่งติดต่อกันคราวละไม่เกิน ๔ เดือน และสะสมครั้งหนึ่ง ๆ ก็ไม่เป็นจำนวนมากมายนัก เช่นนี้ขนาดเรือที่จะเหมาะสมกับบริการที่จะให้แก่สินค้าของไทย โดยเรือไทยจึงน่าจะเป็นเรืออยู่ในระหว่าง ๘,๐๐๐ - ๑๐,๐๐๐ ตัน รับสินค้าออกจากประเทศไทยคราวหนึ่ง ๆ ประมาณ ๕๐ ถึง ๗๕ ส่วน ๑๐๐ ของระวางของตน ไปยุโรประหว่าง ๒ สัปดาห์ต่อครั้งในเบื้องต้น และไปอเมริกา ผ่านญี่ปุ่นในระ ๒ สัปดาห์ต่อครั้งเช่นกัน แต่ปัญหามีอยู่ว่าหากจะหาเรือขนาดนี้ ที่มีความเร็ว ความประหยัดที่จะแข่งขันกับเรือที่ผลิตออกมาในปัจจุบันนี้แล้วในราคาพอสมควรอาจหายาก เพราะผิดขนาดที่นิยมโดยทางสากลทั่วไป โดยเหตุนี้เองจึงเห็นว่าเรือที่ควรจะเลือกในระดับต่อมาก็คือ เรือขนาดมีน้ำหนักประมาณ ๑๐,๐๐๐—๑๒,๐๐๐ G.R.T. และสามารถบรรทุกสินค้าได้เมื่อรวมน้ำหนักทั้งสิ้นประมาณ ๑๓,๐๐๐ – ๑๔,๐๐๐ D.W.T. ซึ่งเป็นเรือขนาดที่ในปัจจุบันเรียกว่าแบบกระทัดรัด (HANDY SIZE)

หากรัฐบาลสั่งต่อเรือขนสินค้าทั่วไปขนาดกระทัดรัดนี้ เพื่อบริการขนส่งข้ามสมุทร (OCEANIC SERVICE) ในลักษณะเรือเดินสายประจำ (LINER SERVICE) ขนาดที่ควรจะเป็นโดยประมาณ คือ :-

ยาว	ประมาณ	๑๖๐.๐๐	ม.
กว้าง	,,	๒๓.๐๐	ม.
ลึก	,,	๑๓.๐๐	ม.
กินน้ำลึก	,,	๙.๓๐	ม.
น้ำหนัก	,,	๑๑,๐๐๐	G.R.T.
น้ำหนักบรรทุก	,,	๑๓,๐๐๐	D.W.T.
ความเร็วสูงสุด		๒๑.๐๐	น๊อต
ความเร็วประหยัด		๑๙.๐๐	น๊อต
ราคาลำละ	อย่างสูง	๗๐	ล้านบาท

เรือนี้เมื่อบรรทุกแล้วเต็มใน ๓ ใน ๔ ของระวางทั้งสิ้น จะกินน้ำลึกไม่เกิน ๒๖ ฟุต

ส่วนสำหรับอำนวยบริการขนส่งในลักษณะเรือจร หรือเดินแซกหรือแซงเรือสายประจำแล้ว ก็ควรต่อเรือชนิดที่มีความเร็วปกติไม่ต่ำกว่า ๑๔ น๊อต

สำหรับเท่าที่ทราบแล้วก็เห็นว่าประเทศที่มีหนทางที่จะเจรจาในการต่อเรือนี้ได้และอาจได้นัยแห่งการชำระหนี้ระยะยาวช่วยเหลือประเทศไทยได้ก็มี ประเทศญี่ปุ่นและประเทศเยอรมนี ซึ่งเท่าที่ทราบหากเจรจาระหว่างรัฐบาลต่อรัฐบาลและประสานกับอู่ต่อเรือด้วยแล้วนัยของการจ่ายเงินคงใกล้เคียงกัน แต่ตามตลาดโดยปกติ ปรากฏว่าในปัจจุบันธุรกิจการต่อเรือมีการแข่งขันกันอย่างมากแทบทุกประเทศ ในขณะนี้ธุรกิจแห่งการเช่าเรือเฟื่องฟูเพราะมหาประเทศต้องการเรือขนอาหารไปส่งยังประเทศที่อดอยาก เช่น ข้าวสาลี จากอเมริกา จากคานาดา จากอาร์เยนตินา จากออสเตรเลีย จะต้องวิ่งไปสู่ อินเดีย รัสเซีย แผ่นดินใหญ่จีนและที่อื่น ๆ อีกมาก นอกจากนี้การแย่งตลาดของประเทศอุตสาหกรรมเพื่อครองอำนาจในทางเศรษฐกิจแทน

อำนาจทางการเมืองซึ่งเลือนลางลงไปซึ่งต้องอาศัยเรือ การจำเป็นของประเทศที่กำลังพัฒนาการต้องส่งสินค้าออกเพื่อไปแลกสินค้าช่วยผลิตและสินค้าจำเป็นบริโภคมาพัฒนาประเทศ สิ่งเหล่านี้ทำให้ธุรกิจการเดินเรือ แม้แต่ผู้ที่ดำเนินธุรกิจจะร้องว่าการแข่งขันมีมาก ผลกำไรไม่มากนัก แต่ตลาดก็มีเพิ่มขึ้นมิได้ขาด ทำให้ความมั่นคงสมบูรณ์ของธุรกิจอันนี้จะงอกงามอยู่ในขอบเขตแห่งกำไรที่พอควรที่จะทรงตัวอยู่ได้สำหรับอุตสาหกิจ ซึ่งอาจไม่หมายความถึงการสร้างมหาบุรุษทางเรือ (TYCOON) ดังในยุคก่อน ๆ แต่อาจสร้างวงการเรือในลักษณะสายการเดินเรือแห่งชาติ (NATIONAL LINES) ได้มากขึ้น เมื่อสภาพการค้าเป็นเช่นนี้มหาประเทศทางทะเลอาจต้องระลึกว่า ประเทศที่เกิดใหม่นั้นย่อมจะมีความสังวรณ์ในสิทธิของตนที่จะใช้ทะเลซึ่งเป็นสมบัติกลางทำมาหากินได้ด้วย และจะผลักดันกดความเจริญในแขนงนี้ไว้นักไม่ได้ อาจพยายามชี้ให้เจริญไปในทางที่จำกัดภายในขอบเขตซึ่งเชื่อว่าทางประเทศที่เพิ่งตื่นใหม่ก็คงจะมองเห็นกันได้มากยิ่งขึ้น สำหรับอุตสาหกิจการสร้างเรือของประเทศที่เจริญแล้วในทางทะเลเมื่อแข่งกันเข้าก็ย่อมต้องหาตลาด และตลาดที่ดีก็คือของประเทศที่เป็นมิตรกับตนหวังความร่วมมือได้ในยามเฟื่องฟู และพึ่งพาอาศัยได้ในยามยาก และเมื่อประเทศเหล่านั้นเจริญขึ้นมาโดยการช่วยเหลือทางอุตสาหกิจ ก็ย่อมหมายความถึงการเพิ่มพูนอำนาจแห่งการซื้อยิ่งขึ้น ซึ่งก็ควรจะเป็นผลให้ตนสนองได้ด้วยกำลังการขาย

กลับเข้าสู่เรื่องราคาเรือ การต่อเรือในปัจจุบัน เท่าที่ได้สังเกตสภาพการค้าของ พ.ศ. ๒๕๐๘ ปรากฏว่าญี่ปุ่นยังคงนำหน้าการก่อสร้างอยู่มากมาย ตามด้วยสวีเด็นแต่ก็ห่างไกลกันมาก แล้วก็ตามด้วยสหราชอาณาจักรเป็นประเทศที่ ๓ และเยอรมนีตะวันตกเป็นที่ ๔ สำหรับราคานั้นปรากฏว่าในปัจจุบันญี่ปุ่นการแข่งขันต่อเรือนอกจากในระหว่างชาติแล้ว โรงงานต่อเรือญี่ปุ่นยังแข่งกันเองอย่างมาก จนในขณะนี้ปรากฏว่ากระทรวงการขนส่งของญี่ปุ่นได้คาดว่าการต่อเรือในญี่ปุ่นนั้น ตัดกำไรตนเองลงไปจากร้อยละ ๗ เหลือร้อยละ ๔.๙ ใน พ.ศ. ๒๕๐๘ และราคานี้ต่ำกว่าราคาของการต่อเรือในขนาดเดียวกันในยุโรปถึงร้อยละ ๒๐ แต่เรื่องนี้เป็นเรื่องที่ใหม่เพิ่งจะทราบมา

แต่อย่างไรก็ตามก็พอจะทราบได้ว่า ราคาของญี่ปุ่นนั้น ประมาณร้อยละ ๑๐ ต่ำกว่าของเยอรมัน ประมาณร้อยละ ๒๕ ต่ำกว่าสวีเด็น และประมาณร้อยละ ๓๐ ต่ำกว่าสหราชอาณาจักร

ตามเหตุผลที่กล่าวมาแล้ว อาศัยหลักราคาเรือเดินสมุทรซึ่งต่อได้ในวงเงินลำละ ๗๐ ล้านบาท ซึ่งผู้เสนอเห็นว่ารัฐบาลควรจะลงทุนในการช่วยเหลือพาณิชย์นาวีในขั้นต้นนี้ ด้วยการสั่งต่อครั้งแรกจะ ณ ที่ใดก็ตาม ๕ ลำ โดยใช้เงินประมาณ ๗๐ ล้านบาท สำหรับจ่ายเป็นเงิน ๒ งวดแรก โดยจ่ายเงินจากรายการใดก็ตามซึ่งรัฐบาลเห็นสมควรที่นอนนิ่งอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งผู้เสนอขอเสนอความเห็นดูเหมือนว่ามีเงินค้างจ่ายของเงินสลากกินแบ่งหลายสิบล้านบาท และเงินออมสินซึ่งก็มีอยู่ไม่ใช่น้อย การที่แนะนำเช่นนี้ก็เพราะว่า จะเป็นการนำเงินมาใช้ชั่วคราวจนเกือบเรียกได้ว่าไม่มีการเสี่ยงกับอันตรายเลย เพราะในระยะเพียง ๔ ปี เงินนี้ก็สามารถที่จะนำกลับคืนได้ และหากกรุณาก็อาจเริ่มซื้อเรือได้อีกชุดหนึ่ง หรือต่อ ๆ ไปตามที่ต้องการ

การซื้อเรือเมื่อได้รับการผ่อนผันจากประเทศผู้ต่อแล้ว ยิ่งได้นัยสะดวกเท่าใดก็ยิ่งดีเท่านั้น แต่เท่าที่เสนอมานี้เพียงประมาณตามนัยอย่างที่คาดว่าคงจะได้ง่ายที่สุด คือ :—

		จำนวนเงินที่รัฐรับจาก การให้บริษัทไทยเช่า	จำนวนเงินที่รัฐจ่าย แก่ประเทศผู้ต่อเรือ
จ่ายงวดแรกเมื่อตกลงสร้าง			๗,๐๐๐,๐๐๐.— บาท
จ่ายงวดที่สองเมื่อสร้างเสร็จ			๗,๐๐๐,๐๐๐.— ,,
รับค่าเช่าในปีที่ ๑	(คืนรัฐ)	๗,๒๐๐,๐๐๐. บาท	
—,,— ๒	(—,, -)	๗,๒๐๐,๐๐๐.— ,,	
-- ,,— ๓	(—,, --)	๗,๒๐๐,๐๐๐. · ,,	
จ่ายงวดที่ ๓ ในปีที่ ๕			๗,๐๐๐,๐๐๐.— ,,

	จำนวนเงินที่รัฐรับจาก การให้บริษัทไทยเช่า	จำนวนเงินที่รัฐจ่าย แก่ประเทศผู้ต่อเรือ
รับค่าเช่าในปีที่ ๔ จ่ายงวดที่ ๔ ในปีที่ ๖	๗,๒๐๐,๐๐๐.— บาท	๗,๐๐๐,๐๐๐.— บาท
—,,— ๕ ,, ๕ ,, ๗	๗,๒๐๐,๐๐๐.— ,,	๗,๐๐๐,๐๐๐.— ,,
—,,— ๖ ,, ๖ ,, ๘	๗,๒๐๐,๐๐๐.— ,,	๗,๐๐๐,๐๐๐.— ,,
—,,— ๗ ,, ๗ ,, ๙	๗,๒๐๐,๐๐๐.— ,,	๗,๐๐๐,๐๐๐.— ,,
—,,— ๘ ,, ๘ ,, ๑๐	๗,๒๐๐,๐๐๐.— ,,	๗,๐๐๐,๐๐๐.— ,,
—,,— ๙ ,, ๙ ,, ๑๑	๗,๒๐๐,๐๐๐.— ,,	๗,๐๐๐,๐๐๐.— ,,
—,,— ๑๐ ,, ๑๐ ,, ๑๒	๗,๒๐๐,๐๐๐.— ,,	๗,๐๐๐,๐๐๐.— ,,
รวมทั้งสิ้น	๗๒,๐๐๐,๐๐๐.— บาท	๗๐,๐๐๐,๐๐๐.— บาท

เมื่อใช้หนี้หมดแล้ว และดอกเบี้ยที่รวมกันทั้งสิ้น ไม่ควรจะเกิน ๑ ล้านบาท กำไรที่เหลือจากนั้นควรนำไปใช้ในการสวัสดิการของพาณิชย์นาวี และจะเห็นได้ว่า เรือยังมีอายุอยู่อีกอย่างสมรรถภาพสมบูรณ์ถึง ๑๓ ปีเป็นอย่างน้อย และหากจะขายก็ยังมีค่าตัวที่เกินกว่าครึ่งของราคาแต่ละลำ ที่คิดมานี้เป็นการคำนวณสำหรับลำหนึ่ง ๆ

ค. จัดตั้งศูนย์ให้เช่าและเช่าเรือ

ตามที่ได้เสนอความเห็นมาแล้วในวรรคก่อน ๆ ถึงเรื่องที่รัฐควรสะสมเรือใหม่เป็นศูนย์กลาง หรือจะเรียกว่าเป็นหัวใจของพาณิชย์นาวีของประเทศโดยการต่อเรือขึ้น แต่ไม่เห็นสมควรที่จะโอนกรรมสิทธิ์ไปให้แก่บริษัทเอกชน ถึงแม้ว่าผู้เสนอจะมีความเห็นอย่างจริงและบริสุทธิ์ใจว่า พาณิชย์นาวีแห่งประเทศไทยจะมีเสถียรภาพมั่นคงต่อเศรษฐกิจของประเทศไทยได้สืบไปในอนาคต ก็โดยการที่พาณิชยนาวีจะต้องดำเนินไปโดยเป็นวิสาหกิจเอกชน ได้รับการส่งเสริม สนับสนุน ควบคุม คุ้มครองของรัฐตลอดไป ดังนี้ก็โดยมองเห็นที่จะนำเอาประโยชน์ของทุกฝ่ายมาให้ในการบริหาร รัฐสามารถได้ประโยชน์ คือ :—

๑. การเจรจาประสานงานกับมิตรประเทศที่เราจะต้องมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดมากขึ้น ประสานงานกับมิตรประเทศที่มีผลประโยชน์ร่วม แข่งขันกับประเทศที่มีผลประโยชน์ขัดแย้ง แต่ทั้งนี้ไม่ได้หมายความว่าจะไปเผชิญหน้าประหัตประหาร แต่จะเป็นไปในลักษณะต่อรองมากกว่า

๒. รัฐสามารถให้การปกครองแก่เหล่าพาณิชยนาวิน ทั้งในการรักษาผลประโยชน์ (BENEFIT) และในทางรักษาระเบียบวินัย (REGIMENTATION) และระดมสรรพกำลังมาใช้ในกาลและเทศะที่ควร (CONSCRIPTION AND MOBILIZATION OF PERSONNEL)

๓. สามารถนำกิจการแห่งธุรกิจพาณิชยนาวีเข้าไปในแนวเพื่อประโยชน์แก่ส่วนรวมได้ ไม่ให้พะว้าพะวังในผลประโยชน์ส่วนตัวจนเกินไป ซึ่งจะอำนวยประโยชน์ให้แก่สังคมเศรษฐกิจมากกว่า

และสำหรับการบริหารงานที่ควรสงวนให้เป็นของเอกชนนั้น ก็เพราะเห็นว่ามีผลประโยชน์บางอย่างที่อาจได้มาง่ายกว่าที่รัฐจะดำเนินงานเสียเอง เช่น :—

๑. ระดมสรรพกำลังของบุคคลในทางทุนเข้ามาใช้เป็นการแบ่งเบาภาระไปจากรัฐ และโดยเหตุที่บุคคลต้องทำงานนั้นมองเห็นประโยชน์ส่วนตัว และดำเนินงานในศิลปแห่งการค้าก็จะสามารถสร้างสมรรถภาพได้ผลกำไรดีกว่าที่รัฐจะทำ

๒. การที่บุคคลเข้าดำเนินธุรกิจเพื่อประโยชน์ส่วนตัวด้วยนั้น ย่อมดำเนินงานในทางมุ่งไปในเรื่องเดียวเรื่องหนึ่งได้ (SPECIALIZATION) และต่อไปอาจแยกความเจริญออกได้เป็นสาขาแต่ละสาขาออกไปเช่น การเดินเรือ เรือขนสินค้าทั่วไป ขนสินค้าพืช ขนสินค้าเหลว ขนสินค้าของสด ขนผลไม้ และอื่น ๆ ซึ่งจะทำให้การค้าในประเภทนั้น ๆ เจริญขึ้นในเมื่อถึงเวลา

๓. การให้เอกชนดำเนินธุรกิจ ย่อมตัดวิถีทางที่จะเคลื่อนไหวอย่างอิสระออกไปได้ เพราะเอกชนมีการร่วมทุน ร่วมงานของบุคคลหลายชนิดหลายเหล่าที่นำเข้ามาเพื่อผลประโยชน์ร่วมกัน อาจไหวตัวเปลี่ยนแนวเปลี่ยนความคิดเพื่อเผชิญกับปัญหาต่างๆ ที่อาจผันแปรเข้ามาปรากฏเบื้องหน้าของตนได้ เพราะฝ่ายที่จะต้องทำการแข่งขันด้วยก็เป็นเอกชน ซึ่งย่อมก็จะต้องมีวิธีการผันแปรไปเพื่อประโยชน์ของตน ซึ่งรัฐอาจทำไม่ได้สะดวก

โดยนัยดังที่เรียนมานี้ ผู้เสนอจึงได้เสนอไว้ในวรรคต้นของบทนี้ ผู้เสนอมีศรัทธาและแน่วแน่ในข้อแนะของผู้เชี่ยวชาญแห่งคณะกรรมการเศรษฐกิจประจำเอเซียและตะวันออกไกลขององค์การสหประชาชาติข้อเดียว คือ ที่ให้รัฐสร้างเรือขึ้นมาเพื่อให้บริษัทการเดินเรือของชาติได้เช่าไปหรือดำเนินธุรกิจการค้า และในการศรัทธานี้ก็มีเสริมต่อไปด้วยว่า เรือนั้นตามพฤติการณ์ปัจจุบันควรรักษาไว้เป็นกรรมสิทธิ์ของรัฐ ยังไม่ควรขายให้หรือมอบแก่ผู้ใดไปโดยเด็ดขาด กล่าวคือ ไม่ให้วิธีการช่วยเหลือสนับสนุน (SUBSIDY) ในทางอื่นใดอีก ไม่ให้ในเรื่องเงินยืมซื้อเรือ ไม่ให้ในการเช่าซื้อ และจะให้เช่าเรือที่สร้างมาใหม่ ๆ ก็จะต้องมีข้อไข ซึ่งจะได้กล่าวต่อไปในข้อหลัง

ในการที่จะให้เช่าเรือนี้เพื่อจะให้เป็นที่เรียบร้อยและอยู่ในความควบคุมของรัฐบาลโดยแท้จริง และก็ไม่เชื่อว่าเป็นธุรกิจอันพิสดารนักพอที่จะปฏิบัติได้โดยสะดวกอาศัยความสุจริตและหลักการปฏิบัติที่มั่นคงเท่านั้น ทั้งนี้ก็โดยการตั้งองค์การขึ้นเป็นรัฐวิสาหกิจขึ้นองค์การหนึ่งเรียกว่า "ศูนย์ให้เช่าและเช่าเรือของรัฐ" เป็นองค์การที่ต้องเป็นองค์การกลางจริง ๆ ไม่ใช่แอบแฝงตั้งขึ้นหรืออำนวยประโยชน์ให้แก่บริษัทใดหรือองค์การค้าใด ไม่ว่าจะเป็นของเอกชนหรือของรัฐบาลจะโดยนัยใดก็ตาม เพราะหากถ้าเป็นเช่นนั้นแล้วจะเป็นการสร้างอภิสิทธิ์ให้แก่องค์การค้านั้นขึ้นเหนือผู้อื่น และจะเป็นการสร้างความท้อใจให้แก่ผู้ที่เริ่มจะดำเนินธุรกิจการค้าเสียแต่เริ่มแรก และการ

จะวางนโยบายหรือการส่งเสริมพาณิชย์นาวีในรูปใด ๆ จะไม่ได้ผลเลย เว้นแต่จะมีเงินซื้อเรือมาวิ่งกันลำสองลำเท่านั้น

ศูนย์การเช่าและให้เช่าของรัฐนี้ ควรจัดตั้งขึ้นโดยมีคณะกรรมการประกอบด้วยบุคคลซึ่งมีคุณลักษณะ คือ :—

๑. ผู้ที่มีประสพการณ์และธุรกิจการเดินเรือพอสมควร

๒. ผู้ที่คุ้นเคยกับหลักราชการแห่งราชนาวีที่ประสานงานกันได้

๓. ผู้ที่คุ้นเคยกับราชการอันเกี่ยวกับการค้าโดยเฉพาะในทางนโยบายของรัฐ

๔. ผู้ที่มีความชำนาญในทางกฎหมายและธุรกิจเกี่ยวกับการค้าทางทะเล

ควรจะมีกรรมการตั้งขึ้นสัก ๖ นาย เป็นประธานผู้หนึ่ง และนอกจากนี้ยังควรตั้งเลขาธิการของคณะกรรมการ ซึ่งควรจะเป็นข้าราชการประจำ และควบคุมตรวจตรางานของศูนย์นี้ร่วมกับประธาน แต่ไม่ใช่ดำเนินธุรการควรตั้งผู้จัดการทั่วไปคนหนึ่ง แต่ไม่สมควรอย่างยิ่งที่จะให้เป็นกรรมการเพื่อดำเนินงานบริหารให้เป็นไปตามธุรกิจของศูนย์การเช่าและให้เช่าเรือของรัฐนี้ นอกจากนี้ก็ตั้งเจ้าหน้าที่อีกตามสมควร ถือเอาความสามารถในการปฏิบัติงานในทางการค้ามากกว่าในการปฏิบัติของทางราชการ

ศูนย์การเช่าและให้เช่าเรือของรัฐนี้ ภายหลังที่ได้รับเรือซึ่งรัฐสั่งต่อเสร็จจากต่างประเทศเข้าประจำการ และได้มอบเป็นกรรมสิทธิ์ของทางราชการภายใต้ความคุ้มครองของกรมพาณิชย์นาวีแห่งราชนาวีแล้ว เรือเหล่านี้จะได้มอบให้ศูนย์การเช่าและให้เช่าเรือของรัฐเป็นผู้มอบให้แก่บริษัทเรือของไทยเช่าไปดำเนินธุรกิจการค้าตามสายต่าง ๆ ให้เหมาะสมแก่ลักษณะของเรือ ลักษณะของสินค้า และลักษณะของบริษัท ทั้งนี้ตามข้อวินิจฉัยของคณะกรรมการอำนวยการ ศูนย์การเช่าและให้เช่าเรือนี้นอกจากจะทำการเช่าและให้เช่านี้นอกจากจะทำการเช่าและให้เช่าเรือของรัฐแล้ว ยังมีหน้าที่รับเอาเรือของเอกชนที่สร้างขึ้นมาให้เช่าและดำเนินกิจการ โดยรับผลตอบแทนเป็นส่วนได้

ของค่าเช่าตามสมควร ทั้งโดยความสมัครใจของผู้เป็นเจ้าของเรือ แต่รัฐย่อมมีภาระรับผิดชอบในเรือนั้นเช่นเดียวกันกับของรัฐ แต่อัตราค่าเช่าเรือของเอกชนอาจสูงกว่าเรือของรัฐก็เป็นได้

นอกจากนี้แล้ว ศูนย์การเช่าและให้เช่าเรือจะต้องวินิจฉัยหาหนทาง ในเมื่ออัตราค่าเช่าเรือของโลกอำนวยให้เช่าเรือจากต่างประเทศเข้าสาเพื่อบริการแก่การค้าของไทยเมื่อเห็นเป็นการสมควร แต่ทั้งนี้ต้องไม่หมายความว่านำเรือเข้ามาเพื่อดำเนินธุรกิจแข่งกับบริษัทเรือของไทย (แต่อาจนำมาเพื่อให้บริษัทเรือของไทยใช้ในธุรกิจได้) และเช่นเดียวกันหากโลกจำเป็นที่จะต้องเช่าเรือ ซึ่งเรือของไทยอาจอำนวยประโยชน์ในการเช่านั้น ศูนย์การเช่าและให้เช่าเรือก็ดำเนินงานให้เช่าเรือได้ แต่ต้องไม่เป็นการแย่งหรือตัดรายได้ของบริษัทเรือของไทยอีกด้วย

ง. กำหนดให้ผู้เช่าเรือมีส่วนสัดสมทบ

ในการที่คณะกรรมการอำนวยการศูนย์การเช่าและให้เช่าเรือของรัฐนี้ ดำเนินงานให้เช่าเรือที่รัฐจัดสร้างขึ้นมา (ไม่หมายถึงเรือของเอกชนที่อาจนำมาฝากให้เช่า) นี้ไม่ใช่ว่าการกระทำจะทำไปโดยสร้างแต่รายได้อย่างเดียว ทั้งนี้เพราะนโยบายส่งเสริมพาณิชย์นาวีแห่งชาตินั้น ไม่ได้มุ่งหมายในการที่จะหารายได้ให้แก่รัฐบาล แต่มุ่งหมายที่จะให้แก่รัฐ คือ สร้างรายได้ให้แก่ธุรกิจของรัฐ สร้างทางทำมาหากินให้แก่ประชาชนและการอยู่ดีกินดีของบุคคลทั่วไปในสังคมซึ่งจะต้องสืบเนื่องกันไป ฉะนั้น การที่จะวินิจฉัยว่าเรือใดจะให้ผู้ใดเช่าไปนั้น นอกจากวินิจฉัยในทางเหมาะสมแก่ทางธุรกิจการเดินเรือในสายการเดินเรือและโดยผลิตผลของประเทศแล้ว ยังจะต้องระลึกถึงผลพลอยได้ที่จะสามารถใช้อำนาจอันนี้ให้นำมาสืบต่อไปจากการเช่า กล่าวคือ นอกจากการได้เงินมาสำหรับที่จะชดใช้สร้างเพิ่มเติม หรือการนำทุนส่วนหนึ่งไปเพื่ออำนวยสวัสดิการให้แก่พาณิชย์นาวินตามที่ได้กล่าวแล้วในวรรคต้น ๆ การเช่าเรือนี้อาจใช้เป็นประโยชน์ในการผลักดันให้มีการนำเรือเข้าสู่การจดทะเบียนภายใต้ธงไทยได้อีกบ้าง แม้จะไม่เป็น

เรือที่ใหม่หรือมีน้ำหนักทัดเทียมกับที่รัฐจัดสร้างมา ทั้งนี้ก็คือการกำหนดให้ศูนย์การเช่าและให้เช่าเรือแห่งรัฐนี้ กำหนดเป็นกฎเกณฑ์ที่จะให้เช่าเรือใหม่ของรัฐต่อบริษัทหรือเจ้าของเรือไทย ที่นำเรือเข้ามาจดทะเบียนภายใต้ธงไทยเป็นปริมาณน้ำหนัก G.R.T. ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของเรือแต่ละลำที่เช่าไป อายุขัยและสภาพของเรือแต่ละลำจะต้องอยู่ในระดับที่ไม่ต่ำกว่าที่บริษัทวัดมาตรฐานเรือทั่วโลกกำหนดให้

ข้อขัยอีกข้อหนึ่งก็คือเรือทุกลำที่บริษัทเดินเรือของไทยเช่าไปจากศูนย์การเช่าและให้เช่าเรือของรัฐนี้ จะต้องนำไปทำการประกันกับบริษัทประกันภัยที่มีมาตรฐานสูงของโลก ตามความเห็นชอบของศูนย์การเช่าและให้เช่าเรือของรัฐ และประกันนับเป็นเวลาเท่ากับเวลาของสัญญาการเช่านั้น และการประกันนี้จะต้องกำหนดให้รัฐบาลไทยเป็นผู้รับประโยชน์ (BENEFICIARY) ทั้งสิ้นหากมีการเสียหายเกิดขึ้น

จ. ส่งเสริมการค้าเอกชนมาลงทุนกับการค้าทางทะเล

ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้นจะเห็นได้ว่าผู้เสนอโครงการนี้ไม่ได้มุ่งเข้าอาศัยเงินของรัฐเท่านั้น และแม้แต่เงินของรัฐหากจะให้ ก็หาวิธีนำกลับคืนสะสางให้เสร็จสิ้นไปภายในระยะเวลา ๔ ปี ทั้งนี้ไม่ใช่จะเป็นเครื่องล่อให้เกิดความพอใจแก่รัฐบาล แต่จะใช้เป็นเครื่องล่อของประชาชน เพราะรู้สึกว่าความเจริญของพาณิชยนาวีนั้น เมื่อจักรกลได้ดำเนินไปแล้วการหมุนเวียนจะไปอยู่ที่ทุนของประชาชน หากประชาชนเห็นว่าการลงทุนนั้นมีส่วนเสี่ยงน้อย และมีผลตอบแทนคุ้มค่าเหนื่อย อย่างการสร้างอาคารร้านค้า (ห้องแถว) โรงแรม และสถานบรรเทิงประกอบกีฬา เหล่านี้ ก็คงมีทุนไหลเข้าสู่วงการลงทุนสำหรับการเช่าเรือบ้าง โดยเฉพาะหากบรรษัทธุรกิจซึ่งดำเนินการเกี่ยวกับการลงทุนจะได้เริ่มสนใจในทางนี้ และจะร่วมมือกับศูนย์การเช่าและให้เช่าเรือของรัฐ หรือแม้แต่จะไปสร้างเรือ หรือซื้อเรือเพื่อดำเนินธุรกิจเอง แต่ทั้งนี้ก็เป็นเรื่องของการนำที่รัฐจะพึงกระทำ และธนาคารจะพึงอำนวยในการให้จำนองเรือได้เช่นเดียว

กับที่ดิน ซึ่งอันที่จริงแล้วเรือเมื่อจดทะเบียนและประกันภัย ประกอบกับรัฐควบคุมพาณิชย์นาวีนไทยทั้งหลาย ก็น่าที่ธนาคารจะพิจารณาเปิดโอกาสอำนวยสินเชื่อให้แก่อุตสาหกิจประเภทนี้ได้มากยิ่งขึ้น ทั้งจะเป็นการเพิ่มพูนธุรกิจให้แก่ธนาคาร ให้แก่อุตสาหกิจการเดินเรือ และเปิดโอกาสให้ผู้ที่ประสงค์จะเป็นเจ้าของเรือนำเรือเข้ามาสู่ธงไทยได้มากยิ่งขึ้น เพราะการที่จะเป็นห่วงเรื่องทุนของการลงทุนตายตัว (FIXED CAPITAL) จะน้อยลง และจะสามารถหันไปสนใจในทางหมุนเวียน (OPERATING CAPITAL) มากขึ้น โดยเฉพาะเมื่อคำนึงถึงว่ายุคนี้เป็นยุคที่มหาประเทศทางทะเลซึ่งมีอำนาจในทางพาณิชย์นาวี กำลังปรับปรุงกองเรือของตน (REJUVENATION OF THE FLEET) และระบายเรือซึ่งพ้นลักษณะการแข่งขันชั้นหนึ่งออกเสียบ้าง แต่เรือเหล่านี้ก็ยังพอใช้ได้ เช่นเรือขนาด ๓,๐๐๐–๖,๐๐๐ ตัน ความเร็วประมาณ ๑๒–๑๕ น๊อต ใช้เป็นเรือจร หรือเรือภายในขอบเขตจำกัดได้เป็นอย่างดี และเรือขนาดที่ย่อมกว่านี้ก็ใช้เป็นเรือค้าชายฝั่งได้ในอัตราความเร็วประมาณ ๘–๑๒ น๊อต ก็พอแก่ความต้องการ และยังจะใช้ให้มีอายุยืนนานได้อีกด้วย

ฉ. ชี้ชวนให้นายทุนมั่นใจในการลงทุนทางธุรกิจสมุทร

เมื่อมาถึงแค่นี้ หากดำเนินการไปก็น่าจะเป็นผลพอประกันความเสียหายได้เป็นอย่างมาก ก็ควรจะเป็นการสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ค้าที่มีทุนได้หันความสนใจมาลงทุนและดำเนินธุรกิจการค้าทางทะเล ซึ่งในปัจจุบันนี้ก็รู้สึกว่ามีมากราย และก็น่าส่งเสริมและสนับสนุนยิ่ง โดยเฉพาะในเมื่อได้เห็นบริษัทเรือที่เกิดขึ้นใหม่บริษัทหนึ่ง นำเรือเข้ามาดำเนินธุรกิจการเดินเรือแล้ว ๒ ลำ และทั้งยังมีบริษัทที่เปิดขึ้นเพื่อในชั้นต้นนี้ดำเนินการเช่าเรือเข้ามา หากท่านเหล่านั้นได้ศึกษาอัตราค่าเช่าเรือของปัจจุบันนี้แล้ว ก็คงจะคลายความสนใจในการเช่าเรือ จะหันความสนใจเป็นเจ้าของเรือมากกว่าโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อทราบว่ามีโครงการ มีหน่วยราชการใหญ่โต มีความมั่นคง มีความแน่นอน และมีผู้สนใจบริหารงานเพื่อความก้าวหน้าของส่วนรวมรับใช้อยู่ นอก

จากนี้ยังมีเสียงแว่วของบริษัทต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นใหม่อีกบ้าง ซึ่งเป็นการกระตุ้นเตือนให้พลังใจในการเขียนโครงการนี้เป็นอย่างมาก

ช. ควบคุมลักษณะและน้ำหนักเรือภายใต้ธงไทย

เมื่อถึงขั้นที่มีผู้ทำงานในเรื่องเรือมากขึ้น มีผู้สนใจในการเป็นเจ้าของเรือมากขึ้น มีกองเรือค้าเดินประจำในสายต่าง ๆ ที่สำคัญ ๆ มากขึ้น และมีเรือภายใต้ธงไทยมากขึ้น งานขั้นต่อไปก็คือการที่จะต้องพิจารณาควบคุมให้กองเรืออยู่ในสภาพที่จะเติบโตและมั่นคงสืบไป โดยการรักษาเรือไว้ให้อยู่ภายใต้ธงไทยให้มาก สะสมเรือทั้งลักษณะและขนาดที่ต้องการ และพยายามเพิ่มพูนขึ้น ต้องตรงกับธุรกิจการค้าของประเทศสืบต่อไป

อีกข้อหนึ่งที่น่าคิดในวาระที่โลกกำลังหวาดระแวงการถลำหน้าของเศรษฐกิจจนเป็นเหตุให้เกิดการเสื่อมค่าของเงินจนเฟ้อ (INFLATION) โดยเฉพาะอย่างยิ่งเงินต่างตระกูลได้เข้ามาใช้สอยอยู่ในบ้านเมืองเรามาก อาจทำให้ค่าครองชีพโดยทั่วไปเขยิบขึ้นจนเกินขอบเขตแห่งการควบคุมได้ดังประเทศทางภาคตะวันตกวิตกกันอยู่ และโดยเฉพาะดังตัวอย่างยุทธการในเกาหลี ได้เป็นผลให้การค้าขายของญี่ปุ่นขยายตัวอย่างมากมายจนฟื้นตัว บัดนี้ยุทธการแห่งเวียดนามก็อาจนำผลคล้ายคลึงกันมาสู่ประเทศไทยได้ จะทำให้การหมุน (VELOCITY) ของเงินพัดจัดยิ่งขึ้น ฉะนั้นการลงทุนในทางพาณิชย์นาวีอาจเป็นผลให้เกิดเงินทรัพย์สินหลักขึ้น และในขณะเดียวกันก็เพิ่มงานพร้อมกันไปกับเงิน ซึ่งอาจเป็นผลดีกว่าการลงทุนในอุตสาหกิจที่อำนวยผลได้ในพริบตาก็อาจเป็นได้ นี่ก็เป็นความเห็นเพียงส่วนตัวเท่านั้น

บทที่ ๕

แผนการศึกษาและการอบรมในระดับต่าง ๆ ของพาณิชย์นาวี

การสร้างพาณิชย์นาวีของชาตินั้น มีบุคคลส่วนมากโดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นบุคคลที่เคยทำงานทำการเกี่ยวกับเรื่องเรือเรื่องแพมาแล้ว ยังมองเห็นความสำคัญของการพาณิชย์นาวีอยู่ที่เพียงมีเรือ และเมื่อมีเรือแล้วมีคนเดินเรือทำให้มันไปได้ก็หมดปัญหา ทัศนะแง่นี้อาจเหมาะสำหรับ พาณิชย์นาวีในยุคที่ยังใช้เรือสำเภาหรือในสมัยต้น ๆ แห่งการมีเรือไม่กี่ลำในโลก จัดบรรทุกสินค้าได้เต็มเท่าใดก็นำไปแลกสินค้ากับประเทศอื่นที่ประเทศของตนไม่มี หรือแลกเป็นแก้วแหวนเงินทองที่มีค่ารับรู้โดยทั่วไปและนำกลับมาบ้านเมืองจำหน่ายออกไป ได้ทรัพย์สินตอบแทนมาเกินทุนที่ได้ลงไปนับเป็นเท่า ๆ ตัว แต่ยุคทองเช่นนั้นได้ผ่านพ้นไปแล้วและก็น่าจะไม่กลับมาอีกพาณิชย์นาวีเป็นเรื่องที่แทบทุกชาติทุกภาษา ไม่ว่าที่เคยเจริญมาแล้วนานหรือเพิ่งตื่นขึ้นรับแสงแห่งความเจริญ ต่างมุ่งมาดปรารถนาจะกอบโกยรายได้เข้าเลี้ยงประเทศชาติของตนโดย ขายบริการ ขายสิ่งของผ่านทางการเดินเรือบนผืนน้ำอันกว้างใหญ่ไพศาลซึ่งมีอาณาเขตถึง ๓ ใน ๔ ของพื้นพิภพ และพื้นน้ำเหล่านี้ เว้นเสียแต่ทางน้ำภายในประเทศและน่านน้ำชายฝั่งซึ่งไม่เกิน ๑๒ ไมล์ เท่านั้นที่ยังคงถือเป็นกรรมสิทธิ์ของเจ้าของแต่ละประเทศ นอกจากนั้นแล้วเป็นอาณาเขตกลางรับรู้โดยทั่วไปว่าเป็นอาณาเขตปราศจากเจ้าของหรืออาณาเขตเจ้าของร่วมกัน ซึ่งทุกชาติทุกเชื้อ ทุกผิวทุกพันธุ์ ทุกเพศทุกภาษา ต่างมีส่วนที่จะทำมาหากินได้ นี่เป็นเรื่องของมนุษย์กำหนดเพื่อประโยชน์ของมนุษย์ และต่างมนุษย์ก็ต่างสร้างพาณิชย์นาวีของตนขึ้น บ้างเร็ว บ้างช้า บ้างใหญ่บ้างเล็ก รวมเข้าทำมาหากินบนผืนที่อันปราศจากเจ้าของนี้ รับใช้ไม่เฉพาะแต่สำหรับ

ตนเองที่จะเอาสินค้าไปสู่ตลาดที่ตนมุ่งหมาย แต่พร้อมที่จะรับใช้ผู้อื่นขนสินค้าไปให้ด้วย ส่วนผู้ใช้ก็พร้อมที่จะใช้เรือซึ่งไม่จำเป็นจะต้องเป็นของตน แต่ขอให้ของ ๆ ตนได้ไปสู่ตลาดด้วยความปลอดภัยรวดเร็ว ชิงเวลาแก่คู่แข่งขันในการที่จะขายให้ได้ถูกจังหวะเพื่อผลตอบแทนโดยงดงามยิ่งหย่อนกว่ากัน ฉะนั้น เมื่อเรือของชาติใดก็ตามที่สร้างขึ้นมา ปัจจัยใหญ่ขึ้นอยู่ที่สร้างความศรัทธาให้แก่ผู้ใช้ให้เป็นที่นิยม ให้เป็นที่ไว้วางใจ และให้เป็นที่เชื่อถือได้อย่างแน่นอน ฉะนั้นโดยเฉพาะเรือให้ดีอย่างใดก็เป็นเพียงส่วนประกอบของโลหะธาตุ เป็นลำ เป็นรูป เป็นเครื่องจักรแต่สิ่งที่จะนำเรือไปทำให้เรือนั้นได้เป็นประโยชน์ อำนวยบริการที่ให้ผู้ใช้ไว้วางใจได้จึงอยู่ที่คนเดินเรือนั้น หากคนที่เดินเรือดำเนินเรือไปไร้ความรู้ความสามารถเป็นอันตรายแก่สินค้าหรือชะงักงันบริการโดยพละการ หรือดูแลสินค้าซึ่งอยู่ในเรือของตนไม่เหมาะสมแก่สภาพการอันสมควร ก็ย่อมหมายถึงการเสื่อมทรามในทางศรัทธาของผู้ใช้ และไม่บังควรที่จะเป็นบริการที่ควรจะได้รับความนิยมชมชอบจากผู้ใช้บริการนั้น ๆ เช่น ผู้ใช้เรือไม่ว่าจะเป็นนายเรือหรือลูกเรือขาดความรู้ที่จะนำเรือผ่าพ้นอุปสรรคทางธรรมชาติ ก็ย่อมเป็นปฐมเหตุแห่งความเสื่อมความนิยม หรือลูกเรือและนายเรือเมื่อมีเรือที่ดีแล้วไม่รู้จักการใช้เรือนั้นให้ถูกกับกาลเทศะ รู้จักถนอมในเวลาที่ควรถนอม มิฉะนั้นจะเป็นเหตุให้เรือนั้นชำรุดเสียหายและไปถึงจุดหมายปลายทางไม่ได้เช่นนี้ ผลเสียหายก็จะกระทบกระเทือนของผู้ใช้บริการ หรืออีกนัยหนึ่งผู้เดินเรือไม่มีระเบียบ ไม่มีวินัย ไม่รู้จักเคารพในศักดิ์ศรีของหน้าที่ ไม่มีขันติธรรม ไม่มีเมตตาธรรม ทำให้มีการโต้แย้งและหยุดงานจะโดยนัยใดก็ตาม เพียงสาเหตุแก่การเห็นแต่สิ่งซึ่งตนนึกว่าเป็นสิทธิของตนและลืมเสียซึ่งหน้าที่ กระทำให้บริการเรือต้องชะงักงันหรือล่าช้าไป ย่อมเป็นผลเสียหายแก่ผู้ที่ใช้เรือขนสินค้าของตน หรือยิ่งกว่านั้นภายในวงของผู้ที่เป็นเจ้าหน้าที่แห่งเรือเอง การไม่เคารพในศักดิ์ศรีตามลำดับชั้นของการบังคับบัญชา มีการยุแหย่ มีการกระด้างกระ-เดื่อง กระทำให้งานของเรือดำเนินไปไม่สะดวก และอำนวยความล่าช้าเสียหายแก่ผู้ใช้บริการ นอกเหนือจากภาระกิจบนเรือแล้วผู้ที่ปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือ

ซึ่งขาดความรอบรู้ทั้งในทางวิชาการและคล่องแคล่วชำนิชำนาญในการปฏิบัติ ก็ย่อมเป็นอุปสรรคในการขน ในการถ่าย ในการระบายสินค้าจากแหล่งหนึ่งไปอีกแหล่งหนึ่งให้รวดเร็วปลอดภัยตามความประสงค์ของผู้ใช้ได้ เมื่อสรุปข้อบกพร่องเหล่านี้เข้าจะเห็นได้ว่าคนที่ทำงานเกี่ยวกับเรือมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องได้รับการตระเตรียม ได้รับการสั่งสอน ได้รับการอบรมในวิชาการ ในศีลธรรม ในจริยธรรม เพื่อประกอบเป็นองค์ให้ครบถ้วนสำหรับการปฏิบัติในงานของพาณิชย์นาวีแห่งชาติ หากขาดเสียหรือเพียงแต่ถือเอาแต่รวก ๆ ว่าเป็นของที่ง่ายไม่ต้องคำนึงถึงมากนัก แม้จะมีเรือกี่สิบกี่ร้อยลำ มีน้ำหนักกี่หมื่นกี่แสนตัน ก็จะไม่ทำให้พาณิชย์นาวียังมาซึ่งความสำเร็จได้ ฉะนั้น แผนการศึกษาและอบรมในระดับต่าง ๆ ของพาณิชย์นาวี จึงเป็นเรื่องที่จำเป็นและเป็นเรื่องที่จะต้องเริ่มกระทำทันทีนับแต่การดำเนินงานทางนโยบายนี้

ก. การจัดหาผู้ที่มีความรู้ในทางวิชาการลำดับผู้บริหารและวางนโยบายต่อไป

อันที่จริงเมื่อพูดถึงเรื่องการจัดทำอะไรใหม่ขึ้นในประเทศไทย จะขาดเสียมิได้ที่จะต้องมีบุคคลซึ่งทรงคุณวุฒิแนะนำให้หาผู้ชำนาญชาวต่างชาติเข้ามาชี้หนทางและนั่งเป็นพี่เลี้ยงดำเนินการในการบริหารงาน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตจิตใจของชาติไทย สำหรับในบางสิ่งบางอย่างซึ่งเป็นเรื่องที่ไม่ต้องไปแข่งขันกับผู้อื่นเขา เพียงแต่ดึงเอาทรัพย์ธรรมชาติออกมาเพื่อบำรุงบำเรอตัวเราเองนั้นก็น่าจะทำได้ ไม่ก่อให้เกิดการเสียหายแต่ประการใด แต่ในเมื่อเป็นเรื่องที่ผลประโยชน์ของสิ่งนั้นเป็นการกระทบกระเทือนชาติภาษาอื่นที่พัวพัน ความสัมพันธ์อันดีอาจเป็นสาเหตุเพียงพอที่ไม่ควรจะอาศัยจมูกผู้อื่นเขาดมหรือมือผู้อื่นป้อนเข้าปาก จริงอยู่ในปัจจุบันวิชาการต่าง ๆ นั้นเป็นเรื่องที่เป็นทั้งศิลป์และทั้งศาสตร์ สะสมกันมาผ่านทางบรรพาจารย์มากหลายกว่าถึงในขั้นปัจจุบัน ไม่มีผู้ใดเว้นแต่พระพุทธองค์เท่านั้นที่จะตรัสรู้ได้โดยไม่ต้องศึกษาจากผู้อื่น (แม้แต่ในปัจจุบันหลายคนนึกว่าจะทำได้) แต่การศึกษาเล่าเรียนในทางวิชาอะไรนั้น ส่วนมากก็ให้มีสอนในสถานศึกษาของเขา ๆ ประเทศ เพื่อเป็นการเผยแพร่

วัฒนธรรมที่ไม่ใครปิดบังวิชากัน ใครมีกำลังกายกำลังความคิดจะไปเรียนได้ก็ไปเรียนเอามา แต่ทั้งนี้ผู้ที่ไปเรียนจะต้องระลึกอยู่เสมอว่าจะต้องไปเรียนไม่ใช่ไปเลียน เพราะถ้าแม้เพียงแต่ไปเลียนมาได้ความรู้ตามคำบอกเล่าของครูบาอาจารย์มามากเท่าใด ก็เป็นได้แต่เพียงข้อความในตำราเขาอ้างอย่างนั้น หรือหันเข้าไปจ้างเอาอาจารย์เข้ามาอุ้มให้สอนเดินกันต่อไป ดังนี้ผู้เสนอจึงเห็นว่าการสร้างพาณิชย์นาวีนั้น ส่วนแรกที่ควรจะรักษาให้มั่นคง ให้มีเสถียรภาพ ให้มีสมรรถภาพ จึงควรสร้างอย่างรวดเร็ว ใช้คนไทยที่มีความรู้ให้เข้ามาช่วยเสริมนโยบายและบริหารนโยบายต่อไป นี่เป็นการศึกษาในขั้นสูงของนโยบายควรแยกออกเป็น ๒–๓ ฝ่าย เพื่อให้ได้วิชาต่างส่วนต่างสัดกัน และนำมาประสานกันหาจุดรวมและจุดสามัญที่จะนำประโยชน์มาสู่ประเทศไทย ผู้เสนอเห็นว่าควรส่งนักศึกษาไปศึกษาวิชาเกี่ยวกับเศรษฐศาสตร์สมุทร (MARITIME ECONOMIC) หรือบางแห่งอาจเรียกว่าเศรษฐศาสตร์ทางเรือ (SHIPING ECONOMIC) แล้วแต่สถานที่ เช่น :—

๑. มหาวิทยาลัยแห่งเบอร์เก็น แห่งนอร์เวย์

๒. มหาวิทยาลัยแห่งลอนดอน ประเทศอังกฤษ

๓. มหาวิทยาลัยแห่งเพ็นซิลเวเนีย แห่งสหรัฐอเมริกา

๔. มหาวิทยาลัยแห่งแคลิฟอร์เนีย แห่งสหรัฐอเมริกา

และแห่งอื่น ๆ ที่ยังคงมีอีกหลายแห่ง

โดยให้ส่งผู้ที่มีการศึกษาเป็นพื้นฐานอยู่แล้วในทางวิศวกรรมและสถาปัตยกรรมไปศึกษาในทางวิชาวิศวกรรมสมุทร และสถาปัตยกรรมนาวี จากสถานศึกษาชั้นสูง เช่น :—

๑. สถาบันเทคนิคแห่งแมสสาชูเสท (M.I.T.)

๒. มหาวิทยาลัยคอร์เนล

และมหาวิทยาลัยในประเทศเยอรมนี และญี่ปุ่น

สำหรับผู้ที่จะไปศึกษาในสถานเหล่านี้ ก็เพื่อจะให้ได้ผลโดยรวดเร็วควรจะแบ่งเป็น ๒ ประเภท ผู้ที่จะไปศึกษาในมหาวิทยาลัยในยุโรปนั้น น่าจะเอาบุคคลที่เคยได้รับชั้น

ปริญญาตรีจากสหรัฐอเมริกามาแล้ว และหากมีผู้ที่ได้รับปริญญาตรีจากยุโรป อยู่ในข่ายที่จะส่งไปรับการศึกษา ก็ควรจะส่งไปศึกษาต่อยังสหรัฐอเมริกา

บุคคลที่สมควรจะส่งเสริมให้ไปอย่างยิ่งก็คือ ผู้ที่สำเร็จได้รับปริญญาหรือเทียบเท่าจากมหาวิทยาลัย หรือสถานบันเทียบเท่าในประเทศไทย เช่น โรงเรียนนายเรือ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์ และมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เป็นต้น

รุ่นที่ ๒ คือการส่งผู้ที่สำเร็จความรู้มาตรฐานเพียงพอในวิชาการเดินเรือ และการวิศวกรรมไปศึกษาต่อยังสถานที่ ๆ มีการศึกษาชั้นสูงในต่างประเทศ เช่น :—

๑. วิทยาลัยแห่งพาณิชย์นาวีแห่งสหรัฐอเมริกา (U.S- MERCHANT MARINE ACADEMY)
๒. วิทยาลัยแห่งการรักษาฝั่งแห่งสหรัฐอเมริกา (U,S. COAST GUARD ACADEMY)
๓. สถาบันการศึกษาทางสมุทรของอินเดีย (NATIONAL INSTITUTE OF MARINE TECHNOLOGY)
๔. สถาบันการศึกษาทางสมุทรของจีนชาติ (NATIONAL MARITIME INSTITUTE)

สำหรับสถาบันการศึกษาเหล่านี้ได้จัดตั้งขึ้นโดยการร่วมมือช่วยเหลือขององค์การทุนพิเศษแห่งสหประชาชาติ (UNITED NATION SPECIAL FUND) เมื่อเป็นเช่นนี้การขอความช่วยเหลือเพื่อให้นักศึกษาไทยได้รับการศึกษาด้วยเป็นอย่างดี นอกจากนี้ยังอาจเป็นหนทางก้าวไปสู่วิทยาลัยบัณฑิตในทางวิชาการสมุทร (GRADUATE SCHOOL FOR MARITIME STUDY) นับเป็นส่วนหนึ่งสมทบกับโรงเรียนนายเรือของไทยได้อีกส่วนหนึ่ง

ในการที่จะให้นักศึกษาไทยได้เข้าศึกษาในสถาบันชั้นสูงของต่างประเทศดังกล่าวแล้ว หากทางราชการจะมอบให้เป็นภาระกิจของกรมวิเทศสหการ ดำเนินการ

เจรจาผ่านทางรัฐบาล ก็เข้าใจว่าคงจะได้รับการสนับสนุนเป็นอย่างดี เพราะสถาบันของอเมริกาคือ U.S. MERCHANT MARINE ACADEMY กับ U.S. COAST GUARD ACADEMY นั้นได้ทราบว่าได้รับชาวต่างชาติเข้าศึกษาไว้หลายคน ในเมื่อประเทศเหล่านั้นได้แสดงเจตนาที่จะสร้างพาณิชย์นาวีของตน เช่น ประเทศอินโดเนเซีย ฟิลิปปินส์ และจีน เป็นต้น และในเมื่ออุดมการณ์ของโลกเกี่ยวกับการช่วยเหลือซึ่งกันและกันของประเทศที่ด้อยความเจริญยังมีอยู่ และมิตรสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทย และประเทศเหล่านี้ก็ยังมีอยู่ด้วยดี จึงไม่น่ามีอุปสรรคอันใดที่จะขัดขวางความประสงค์นี้ได้

ข. คัดเลือกนักศึกษาไปศึกษาต่อในวิชาที่จำเป็น

เท่าที่ได้กล่าวไว้ในวรรคต้นของบทนี้ ว่าด้วยการส่งบุคคลไปศึกษาวิชาการต่อในต่างประเทศนั้น เท่าที่ปฏิบัติอยู่ในปัจจุบันการคัดเลือกโดยการสอบไล่เปิดให้บุคคลเข้าทำการสอบโดยทั่วไปนั้น แม้มองแต่เผิน ๆ ว่าเป็นการยุติธรรมเป็นอย่างดีที่ให้โอกาสเช่นนั้น และเป็นบันไดทองให้ผู้ที่ศึกษามาได้สอบเข้ารับตำแหน่งหน้าที่ ๆ มีความรับผิดชอบโดยควร มองดูโดยบุคคลภายนอกอาจเป็นวิธีการที่เป็นธรรมดียิ่ง แต่ถ้าหากมองถึงเพื่อประโยชน์ของงานแล้วระไม่ให้ความเป็นธรรมเท่าใดนัก เพราะบุคคลที่มุ่งแต่ศึกษา ไม่ต้องทำงาน และมาสอบแข่งขันกับผู้ที่มีภาระต้องทำงานในทางวิชาการโดยเฉพาะสำหรับการสอบแล้วย่อมได้เปรียบแก่กันเป็นอย่างมาก และสำหรับข้อที่คนทำงานควรจะได้เปรียบ คือ เพียงขนาดความรู้ที่ได้จากการงานในปัจจุบันก็ไม่เป็นการได้เปรียบเสียแล้ว เพราะปรากฏว่ามีผู้ทำหนังสือขายความรู้ทั่วไปให้แก่ผู้ที่จะสมัครสอบกันมาก จนกระทั่งความได้เปรียบของผู้ที่ทำงานก็เกือบจะไม่มี งานในหน้าที่บางอย่างซึ่งถือว่าเป็นลับ ผู้ที่กระทำการสอบก็ไม่กล้าจะนำมาใช้เป็นข้อสอบ ฉะนั้นผลได้เปรียบของผู้ที่ได้เปรียบในการปฏิบัติงานก็อันตรธานสิ้น นอกจากนี้การที่ไปศึกษาเพิ่มวิชาขึ้นนั้นไม่ใช่ต้องการสมองคนที่ปราชญ์เปรื่อง เพียงแต่ต้องการคนที่มีปัญญาพอควรมีสติสัมปชัญญะเกี่ยวกับงานเช่นนี้ ผู้ทำงานย่อมมีประโยชน์กว่าเพราะการไปศึกษาต่อก็

จะได้ไม่เป็นการเปิดบันไดทองให้แก่ผู้ที่พ่อแม่มีสตางค์ให้ศึกษา แต่สงวนไว้ให้เป็นรางวัลแก่ผู้ที่จำเป็นต้องทำมาหากิน และมีคุณวุฒิเพียงพอที่จะเข้าแข่งขันแล้ว ได้เขยิบฐานะขึ้นไปในงานที่ตนรักและสนใจ หรือไม่ก็เป็นรางวัลต่อผู้ที่อายุอาจเกินขอบเขตแข่งขันแล้ว แต่เปิดทางให้บุตรของตนได้มีทางสร้างงานที่ตนได้ทำไว้นั้นต่อไป ผู้เสนอเข้าใจว่าหากทำเช่นนี้ใครจะเป็นผู้ตำหนิติฉินก็ทำได้แต่ก็ด้วยจิตใจที่เป็นธรรม เพราะการส่งนักเรียนไปศึกษาต่อยังต่างประเทศสำหรับพาณิชย์นาวีนั้น ควรจะแบ่งเป็น ๒ ส่วนเท่ากัน คือ ส่วนหนึ่งเพื่อสอบคัดเลือกทั่วไป อีกส่วนหนึ่งให้เป็นเรื่องอยู่ในความวินิจฉัยของผู้รับผิดชอบในงานที่จะเลือกบุคคลที่ได้ปฏิบัติงาน หรือฝึกหัดงานเกี่ยวข้องกับพาณิชย์นาวีมาเท่านั้น

ค. การศึกษาสำหรับนายเรือพาณิชย์

เรื่องที่จะปรากฏตามหัวข้อ ค. นี้ บางท่านมองเห็นจะรู้สึกว่าไร้ประโยชน์ที่จะเขียนโดยเฉพาะท่านที่เป็นทหารเรือเก่า ๆ เคยอ้างว่า คนของเราเรียนมามีความรู้เพียงพอที่จะเดินเรือได้ ไม่จำเป็นที่จะต้องไปศึกษาอะไรต่อ จับนายเรือของเราเข้าเดินเรือได้ทั้งนั้น ผู้เสนอขอเคารพในความภาคภูมิใจในเกียรติอันนี้และขอสนับสนุนด้วยความจริงใจว่าเป็นความจริงเกือบจะเรียกว่ากำปั้นทุบดิน แต่เป็นความจริงที่ไม่ตรงกับปัญหาที่ปรากฏเฉพาะหน้า ก่อนอื่นผู้เสนอขอสนับสนุนจากความจริงว่า เมื่อไม่กี่ปีมานี้ บริษัทเรือบริษัทหนึ่งได้ส่งคนไทยหมู่หนึ่งไปกับสายการเดินเรือรอบโลก ในขั้นต้นเดินไปจากประเทศไทยข้ามมหาสมุทรแปซิฟิคผ่านเข้าครองปานามาเข้าสู่อ่าวเม็กสิโกจนถึงนครนิวยอร์ค โดยมีคำสั่งไปกับผู้บังคับการเรือซึ่งเป็นชาวเยอรมันและเคยเป็นผู้บังคับการเรือดำน้ำมาแล้ว ให้ใช้บุคคลพวกนี้ในหน้าที่ในเรือและวิศวกรทุกโอกาสที่จะทำได้ ทั้งให้อยู่ในวินัยอย่างเคร่งครัดของเยอรมัน บุคคลเหล่านี้ได้เดินทางไปและได้แสดงความสามารถจนเป็นที่ประจักษ์ชัดว่าสามารถทุกคน จากนิวยอร์คข้ามไปยุโรปบุคคลเหล่านี้ได้ถูกแบ่งออกเป็น ๒ ลำเรือ ภายใต้การบังคับบัญชาของชาวสวีเดนทั้ง ๒ ลำ ก็ได้รับคำรายงานเป็นอย่างดี โดยเฉพาะการทำงานในระหว่างวิกฤติการณ์ของดินฟ้าอากาศ

ของมหาสมุทรแอตแลนติคและทะเลเหนือ บุคคลเหล่านี้สำหรับที่เป็นนายเรือรู้สึกว่ามีลักษณะที่ทำงานได้ดีเยี่ยมแต่จะกินเวลาเล็กน้อยก็จะเป็นนายเรือที่ดี แต่ข้อสำคัญมีอยู่ว่าเวลาของพวกเหล่านี้ก่อนที่จะขึ้นประจำเรือนั้น เวลาในทะเลเมื่อดูตามประวัติแล้วน้อยกว่าบุคคลในระดับเดียวกันเก็บของชาติอื่นมาก เมื่อเป็นเช่นนี้การสร้างความไว้วางใจให้แก่ผู้ใช้บริการก็ย่อมจะยากโดยเฉพาะผู้ที่จะทำการประกันภัยเรือและสินค้า สำหรับผู้บังคับการเรือนั้นยิ่งสำคัญ เพราะในวงการค้าสากล (INTERNATIONAL TRADE) ความศรัทธาในบริการย่อมสำคัญมาก นอกจากนี้วิชาความรู้ที่ต้องไปเรียนเพิ่มก็ยังมีอีกมากนอกเหนือไปจากการเดินเรือ คือการปฏิบัติต่อสินค้าที่นำมาในเรือ การจัดระวางในเรือ การวางสินค้าตามท่าก่อนหลัง การรักษาความปลอดภัย การรักษาการทรงสภาพของสินค้า การปฏิบัติตามกฎและข้อบังคับของท่าต่าง ๆ การรู้จักลักษณะของสินค้า โดยเฉพาะอันตรายอันอาจเกิดจากการแปรสภาพหรือปฏิกิริยาของสินค้าและอื่น ๆ สิ่งเหล่านี้จำเป็นจะต้องให้การอบรมและศึกษา ประกอบกับการปกครองให้มีคุณลักษณะที่เหมาะสม มีความเมตตาควบไปกับความเด็ดขาด อุเบกขาควบไปกับความรอบรู้ซึ่งบรรดานายเรือจำเป็นจะต้องมีลักษณะเป็นผู้ที่จะควบคุมบุคคลที่ตกอยู่ในสภาพห่างไกลบ้านเมืองอันเป็นถิ่นกำเนิดด้วยเวลาอันยาวนานและอยู่ในลักษณะที่ผิดธรรมชาติของปุถุชน คือการอยู่โดดเดี่ยวปราศจากครอบครัวปัญหาทางจิตใจจึงต้องมีมาก ดังนั้นหลักสูตรของนายเรือพาณิชย์ซึ่งควรจะเข้าสมทบกับหลักสูตรของโรงเรียนนายเรือเพิ่มขึ้นอีกสาขาหนึ่ง และเมื่อพิจารณาดูแล้ว ควรอนุโลมตามหลักสูตรของ ร.ร. นายเรือพาณิชย์ของสหรัฐอเมริกา Kings Point ซึ่งมีรายละเอียดของหลักสูตรในผนวกท้ายบท

ง. หลักสูตรการศึกษาของพนักงานเรือทะเล

เมื่อได้เตรียมสร้างนายเรือแล้ว ข้อสำคัญรองลงมาก็คือการสร้างพนักงานเรือทะเล (ชั้นประทวน) บุคคลเหล่านี้รู้สึกว่าจะเป็นปัญหาที่สำคัญมาก ซึ่งจะต้องอบรมกันในส่วนใหญ่เพราะไม่ใคร่ได้คำนึงถึงและไม่ได้แยกประเภทออกมา แต่เป็นตำแหน่ง

ซึ่งมีความสำคัญในการรักษาภราดรภาพระหว่างนายเรือและลูกเรือ เป็นผู้ที่จะต้องเข้าใจในการปกครองเฉียบขาดของนายเรือ และจะต้องเห็นอกเห็นใจกับลูกเรือสามารถเป็นผู้ที่มีลักษณะอันถูกต้องแล้วต้องรักษาระเบียบวินัยของเรือได้เป็นอย่างดีสร้างความกลมกลืนและมิตรภาพได้ ฉะนั้นพนักงานเรือซึ่งทำอยู่ในเรือจะเลือกเอาจากบุคคลผู้ใด ๆ นั้นหาควรไม่ ควรจะต้องคัดเลือกหาบุคคลที่จะต้องมีทั้งความสามารถในการปฏิบัติงาน ความสามารถในการประสานงาน สามารถที่จะรับคำสั่งไปดำเนินการให้เป็นผลทั้งที่ดีและที่งามได้ ระงับการยุแหย่ระวางลูกเรือ ประวิงความไม่พอใจที่จะแสดงออกให้มีอากัปกิริยาที่ควร ในสถานที่ที่ควร ในเวลาที่ควร กับบุคคลที่ควร เช่น ปรากฏการณ์ที่เคยเกิดขึ้นในเรือไทยที่ได้ไปก่อการหยุดงานขึ้นในท่าเรือต่างประเทศ และทำลายสิ่งของซึ่งไม่ควรจะทำ ผู้เสนอจะไม่ขอกล่าวว่าใครเป็นผู้ผิดและใครเป็นผู้ถูกในครั้งนั้น แต่ขอเรียนว่าเท่าที่ทราบเกิดมีการไม่เข้าใจกัน การไม่พอใจกับการกระทำบางประเภทของนายเรือ การยุแหย่ของลูกเรือบางประการสืบเนื่องกันมา (บางรายไม่เคยเป็นทหารเรือ) อย่างชนิดที่มีศัพท์เรียกว่า "นักกฎหมายทะเล" (SEA LAWYER) และได้มีการขัดขืนคำสั่งไม่ทำงาน มีการขว้างปา ซึ่งฝ่ายหนึ่งอ้างว่าพยายามทำร้าย ฉะนั้นเส้นที่จะขีดระหว่างการหยุดงาน (STRIKE) หรือการก่อจราจล (MUTINY) เป็นเส้นบางเกือบเท่าเส้นด้าย ถ้าหากชี้ไปในทางที่สองแล้วจะไม่เสียเฉพาะบุคคล จะไม่เสียเฉพาะบริษัท แต่จะเสียไปทั้งกองพาณิชย์นาวีของชาติซึ่งจะทำให้เสื่อมขนาดหมดความนับถือ การหยุดงานนั้นโดยปกติสำหรับเรือแม้จะรับรู้โดยสหพันธ์กรรมกรก็ตามจะนัดหยุดงานได้ก็เฉพาะในท่าแห่งประเทศของตนเท่านั้น ไม่ใช่ในต่างประเทศ ถึงหากมีข้อขัดข้องใด ๆ ก็มีหนทางที่ผู้ได้รับความเดือดร้อนอาจร้องเรียนได้ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ของตน ณ ท่าเรือของประเทศนั้นๆ เช่น ทูต ทูตทหาร กงสุล ข้าหลวงพาณิชย์ อะไรเหล่านี้ และเจ้าหน้าที่เหล่านั้นมีอำนาจที่จะใช้ดุลยพินิจวินิจฉัยแนะนำมายังเจ้าของเรือ อาจให้เปลี่ยนตัวบุคคลซึ่งมีเรื่องเกี่ยวข้อง (ไม่ใช่ชี้ผิดชี้ถูก แต่เพื่อให้บันเทาเหตุการณ์เผชิญหน้าและให้เรือได้

เดินไปตามกำหนด) บุคคลที่จะเปลี่ยนนี้อาจเปลี่ยนได้แม้ตัวผู้บังคับการเรือ แต่ทั้งนี้ก็เป็นการลำบากเพราะประเทศไทยเรายังไม่มีกฎหมายทะเล (แม้รัฐบาลจะได้ตั้งคณะกรรมการมาเกือบปีแล้วก็ตาม) พนักงานประจำเรือที่สำคัญ ๆ เช่น สรั่ง นายท้าย หัวหน้าห้องเครื่อง หัวหน้าพลาธิการ อะไรเหล่านี้ ย่อมเป็นบุคคลที่สำคัญมากในการบริหารงานของเรือ นอกจากธุรกิจหน้าที่ของตนเฉพาะหน้าแล้ว ยังมีการช่วยเหลือในการปกครองในเรือด้วย ฉะนั้นหลักสูตรของการศึกษาของพนักงานทะเลนี้จึงควรที่จะทราบถึงจุดประสงค์ของพาณิชย์นาวี เหตุผลของการปกครอง ความจำเป็นของความสามัคคี การรักษาระเบียบวินัยและอื่น ๆ นอกเหนือไปจากงานในหน้าที่ของตนโดยเฉพาะ ดังเค้าหลักสูตรซึ่งได้แนบเสนอมาและสมควรจะสังกัดอยู่กับโรงเรียนจ่าทหารเรือ

จ. หลักสูตรโรงเรียนฝึกหัดลูกเรือพาณิชย์

ก่อนที่ผู้ใดจะดำเนินอาชีพทางเรือ ในทางเป็นลูกเรือ ในลักษณะกลาสี ในลักษณะของพนักงานอื่น ๆ ก็ตาม สมควรที่จะต้องได้รับการอบรมอย่างน้อยเพียงระยะอันสั้นเช่น ๓ เดือน หรือ ๖ เดือน เกี่ยวกับการปรับปรุงจิตใจในระเบียบวินัย และแล้วส่งขึ้นไปบนเรือให้ทำหน้าที่ในฐานะกลาสีสำรอง หรือหน้าที่อื่น ๆ ในฐานะผู้ช่วย ให้อยู่ในความควบคุมโดยตรงของผู้ที่เป็นผู้บังคับบัญชาของตนให้อบรมอีกชั้นหนึ่ง แต่โดยที่รายได้ทางเรือถ้าจะพูดไปแล้วก็ย่อมสูงกว่าอาชีพอื่น ฉะนั้นในทางวิทยะฐานะก็ควรกำหนดไว้ให้พอสมควร และหลักสูตรของการฝึกหัดอบรม ควรดำเนินอนุโลมตามที่ปฏิบัติในต่างประเทศ ดังที่กล่าวไว้ในท้ายบทนี้

หากนายเรือ พนักงานเรือ และเจ้าหน้าที่เรือ ทุกชั้นได้รับการอบรมและความรู้เพียงพอ สังวรณ์ในความรับผิดชอบและในเกียรติของตน ที่มีส่วนอยู่ส่วนหนึ่งในการสร้างฐานะเศรษฐกิจของชาติ ก็เป็นเรื่องของส่วนรวมอันจะยังประโยชน์ให้แก่ประเทศไทย ไม่เพียงแต่เฉพาะของตัวเองแต่ต่อ ๆ ไปกับผู้อื่น เป็นทางหากินของลูกของหลานในอนาคตทั้งทางบกและทางทะเล ย่อมจะเป็นภาระอันมีเกียรติ ถ้าหาก

ย้ำให้ฝังจิตใจแน่ชัดแล้ว อาจทำให้เห็นความสำคัญได้มากขึ้น และตัดความเห็นแก่ตัวและผลประโยชน์ของตนให้ลดน้อยลงไป ทำให้สังวรณ์ถึงหน้าที่เหนือความรู้สึกอันยิ่งใหญ่กว่าสิทธิ ซึ่งรู้สึกว่าในปัจจุบันส่วนมากบุคคลที่ให้ได้รับปรับความเข้าใจให้เพียงพอยังหลงใหลใฝ่ฝันอยู่มาก และการหลงใหลสิทธิโดยการรู้สึกปราศจากความรับผิดชอบในหน้าที่ คือหายนะของสังคมซึ่งเคลื่อนเข้ามาแต่ละขั้นของแต่ละสถาบันตามโอกาส.

หลักสูตรพาณิชย์นาวิน (๔ ปี)

ปากเรือ

ปีที่ ๑

แผกวิชา	วิชา	จำนวน ช.ม.
การเรือและเดินเรือ	การบังคับเรือและการดับไฟในเรือ	๒๒
(Nautical Science)	การเรือและการสัญญาณ	๑๕๔
	เดินเรือและดาราศาสตร์	๗๗
	การบังคับเรือและเรือช่วยชีวิต	๓๓
	การบรรทุกสินค้าในเรือ	๓๓
วิศวกรรม	เขียนแบบ	๔๔
	วิศวกรรมเครื่องกลเรือ	๓๓
คณิตศาสตร์และวิทยาศาสตร์	คณิตศาสตร์	๑๓๒
	เคมี	๑๑๐
ประวัติศาสตร์และภาษา	ภาษาอังกฤษ	๑๓๒
การจัดการในเรือ	เศรษฐศาสตร์	๙๙
(Ship Management)		
วิทยาศาสตร์ทางเรือ	กิจการทหารเรือ	๒๒
(Naval Science)	ประวัติศาสตร์ทางเรือ	๕๕
พลศึกษา	พลศึกษา	๘๘

ปีที่ ๒

ออกฝึกกับเรือตามเมืองท่าต่างประเทศ

ปีที่ ๓

แผนกวิชา	วิชา	จำนวน ช.ม.
การเรือและเดินเรือ	ต่อเรือ	๑๑๐
	การบังคับเรือ	๓๓
	การเรือ	๖๖
	การสินค้า	๙๙
คณิตศาสตร์และวิทยาศาสตร์	ฟิสิคส์	๑๔๓
	ตรีโกณมิติ	๔๔
ประวัติศาสตร์และภาษา	ประวัติศาสตร์	๑๓๒
	ภาษาอังกฤษ	๖๖
การจัดในเรือ	กฎหมายทะเล	๔๔
	การขนส่งทางทะเล	๙๙
	กฎหมายระหว่างประเทศ	๓๓
วิทยาศาสตร์ทางเรือ	สรรพาวุธทางเรือ	๖๓
พลศึกษา	พลศึกษา	๘๘

ปีที่ ๔

แผนกวิชา	วิชา	จำนวน ช.ม.
การเรือและเดินเรือ	การเรือ	๑๗๖
	อุตุนิยมวิทยา	๔๔
	ดาราศาสตร์	๗๗
	เครื่องมือเดินเรืออีเลคโทรนิคส์	๑๓๕
	เดินเรือ	๑๓๒
	เดินเรือไยโร	๔๔
วิทยาศาสตร์ทางเรือ	การปกครองบังคับบัญชาและกฎหมายทหาร	๒๒
	ผู้นำ	๒๒
ประวัติศาสตร์และภาษา	ภาษาอังกฤษ	๑๓๒
การจัดการในเรือ	การประกันภัยทางทะเล	๕๕
	ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล	๓๓
การแพทย์	การแพทย์ด้านป้องกัน	๓๓

ช่างกล

ปีที่ ๒

แผนกวิชา	วิชา	จำนวน ช.ม.
การเรือและเดินเรือ	การบังคับเรือ	๕๕
	เดินเรือมูลฐาน	๗๗
วิศวกรรม	การโรงงาน	๙๙
	วิศวกรรมทางเรือมูลฐาน	๑๘๔
	การซ่อมเครื่องจักรกล	๔๔
	เขียนแบบ	๖๖
คณิตศาสตร์และวิทยาศาสตร์	คณิตศาสตร์	๑๓๒
	เคมี	๕๕
	ฟิสิคส์	๘๘
ประวัติศาสตร์และภาษา	ภาษาอังกฤษ	๑๓๒
วิทยาศาสตร์ทางเรือ	กิจการทหารเรือ	๒๒
	ประวัติศาสตร์ทหารเรือ	๕๕
พลศึกษา	พลศึกษา	๒๒

ปีที่ ๒

ออกฝึกกับเรือตามเมืองท่าต่างประเทศ

ปีที่ ๓

แผนกวิชา	วิชา	จำนวน ช.ม.
การเรือและเดินเรือ	การบังคับเรือ	๒๒
วิศวกรรม	เขียนแบบ	๖๖
	กลศาสตร์สถิต	๔๔
	กลศาสตร์พลวัต	๓๓
	ไฮโดรลิคส์	๔๔
	กำลังวัตถุ	๕๕
	เทอรโมไดนามิคส์	๑๓๑
คณิตศาสตร์และวิทยาศาสตร์	คณิตศาสตร์	๖๖
	ฟิสิคส์	๑๑๐
การแพทย์	การแพทย์ด้านการป้องกัน	๒๒
วิทยาศาสตร์ทางเรือ	สรรพาวุธทางเรือ	๙๙
พลศึกษา	พลศึกษา	๘๘
ประวัติศาสตร์และภาษา	ภาษาอังกฤษ	๑๓๒
การจัดในเรือ	เศรษฐศาสตร์	๖๖
	กฎหมายทะเล	๒๒
	การประกันภัยทะเล	๒๒

ปีที่ ๔

แผนกวิชา	วิชา	จำนวน ช.ม.
วิศวกรรม	การทำความเย็น	๕๕
	การจัดรไอน้ำ	๒๒๐
	ไฟฟ้า	๒๒๐
	การโรงงาน	๔๔
	การซ่อมเครื่องจักรกลในเรือ	๓๒
	เครื่องดีเซล	๑๖๕
ประวัติศาสตร์และภาษา	ประวัติการพาณิชย์นาวี	๖๖
	ภาษาอังกฤษ	๓๓
การจัดในเรือ	ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล	๓๓
วิทยาศาสตร์ทางเรือ	การปฏิบัติการทางเรือ	๓๓
	การปกครองบังคับบัญชาและกฎหมายทหาร	๓๓
	ผู้นำ	๒๒

หลักสูตรพลประจำเรือ

ปีแรกฝึกและอบรมอนุโลมตามหลักสูตรของ ร.ร. จ่าทหารเรือ สำเร็จแล้วส่งลงปฏิบัติการในเรือ ในหน้าที่กลาสีสำรอง (Deck apprentice) เป็นเวลาหนึ่งปี แล้วเลื่อนฐานะเป็นกลาสี (Seaman) และจ่า (Adle Seaman) ถัดไปแต่ละปี ตามความสามารถ

สำหรับพรรคกลิน อาจรับจากพวกที่สำเร็จวิชาช่างกลจาก ร.ร. เทคนิค ได้อีกทางหนึ่ง แล้วส่งลงฝึกงานในเรือเป็นเวลาหนึ่งปีก่อนบรรจุให้ทำหน้าที่ช่างอัดฉีด ช่างไฟ ช่างเครื่อง, พนักงานประจำเครื่อง ต่อไปตามความสามารถ

บทที่ ๖

แผนการส่งเสริมอุตสาหกรรมประกอบพาณิชย์นาวี

โดยปกติแล้วเมื่อพูดถึงพาณิชย์นาวี ผู้ที่ไม่รู้เรื่องราวเสียเลยมักจะนึกถึงรัฐบาลทำเรือ จัดสร้างเรือขึ้นเป็นส่วนหนึ่งของกิจการนาวิกภาพของประเทศและธุรกิจเอกชนไม่มีส่วนเกี่ยวข้อง แต่มาในระยะนี้เมื่อได้มีการกระทบกระเทือนเกี่ยวกับการขยายตัวของอัตราค่าระวางในการนำสินค้าออกเพื่อไปขายในตลาดต่างประเทศ และนำสินค้าเข้าเพื่อได้สิ่งของมาเป็นเครื่องอุปโภคบริโภค และพัฒนาการประเทศชาติ และโดยที่อัตราค่าระวางต่าง ๆ ไม่อยู่ในการดูแลรู้เห็นใด ๆ ของทางฝ่ายชาวไทยเราเลย การเขยิบตัวของอัตราค่าระวางที่เพิ่มขึ้นทีละขั้นทีละขั้น จึงเป็นบทเรียนและกระตุ้นเตือนให้คนไทยรู้ว่าพาณิชย์นาวีนั้นเป็นเรื่องของการค้าเอกชน ซึ่งจำเป็นจะต้องได้รับการสนับสนุน ส่งเสริม คุ้มครอง ควบคุม โดยรัฐบาลผู้ปกครองประเทศ ฉะนั้น ความรู้สึกอันนี้ก็เป็นอีกขั้นหนึ่งที่บวกเข้าไปพร้อม ๆ กับวงการที่เกี่ยวข้องกับพาณิชย์นาวีให้รู้สึกว่าในอัตราค่าระวางนั้น เขามีการใช้อำนาจในทางส่วนผสมกันอยู่ก่อน เขาใช้อำนาจในการผูกขาดทางอ้อม เขาใช้อำนาจในการเลือกสนับสนุนลูกค้า และเขาใช้อำนาจในการรวมกลุ่มรวมก้อนเพื่อกีดกันธุรกิจที่จะเกิดขึ้นใหม่ แม้แต่จะนึกคิดว่าเป็นสิทธิอันชอบธรรมก็ตาม แต่ความรู้สึกเหล่านี้อาจเป็นสิ่งหนึ่งที่สร้างความกลัวให้แก่เราเกรงที่จะกล้าดำเนินงานหลายอย่างโดยที่ไม่ได้ศึกษารู้มาแต่เดิมให้เพียงพอ จึงต้องหันเข้าไปหาผู้ที่ตนนึกว่าจะรู้ดีกว่า เช่น ผู้ชำนาญต่างชาติเป็นการปลอบใจเหมือนกับมนุษย์สมัยโบราณ ซึ่งเมื่อชี้แจงเหตุผลแห่งธรรมชาติไม่ได้เพียงพอก็หันเข้าสร้างเหตุผลประกอบกับการศาสนาและยึดมั่นว่าเป็นสิ่งที่ชี้แจงให้ความกระจ่างแก่ตนแล้ว

แต่เท่าที่คนไทยเราได้ตื่นตัวขึ้นมา และเข้าใจในเรื่องของพาณิชย์นาวีนั้นก็ยัง อยู่ในวงที่จำกัด หรือวางตัวให้อยู่ในวงที่นึกว่าตนมีความรู้มากกว่าผู้อื่น และมีอำนาจ ในทางวินิจฉัยแห่งหน้าที่ราชการเป็นกำลังสนับสนุน ซึ่งไม่ได้หมายความว่าเป็นความ รู้ที่ได้มาจากการศึกษาในการประสพการณ์ของผู้อื่น หรือประกอบด้วยประสพการณ์ของ ตนเอง โดยมากผู้ที่อยู่ในปัจจุบันสนใจในเรื่องของพาณิชย์นาวีมักจะจำกัดความคิดเห็น ของตนอยู่เฉพาะในเรื่องของเรือค้าที่ทำการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งได้รับ ความรู้โดยราคาแพงจากการขึ้นอัตราค่าระวาง แม้กระนั้นก็ยังมีน้อยคนที่จะมองเห็น อัตราค่าระวางของสินค้าเข้าซึ่งมีความสำคัญทัดเทียมกับสินค้าออก เพราะโดยปกติจาก วิธีการค้าของคนไทยได้ปล่อยให้บวกเข้าไปกับราคา แม้จะขึ้นเท่าใดก็เฉลี่ยออกไปใน ระหว่างผู้บริโภค ไม่มีตัวมีตนเป็นผู้ร้องที่มีเสียงดังพอเพียงได้ เช่นเดียวกับเรื่องของ พาณิชย์นาวี นอกจากเรือค้าระหว่างประเทศแล้ว ยังมีเรือค้าชายฝั่ง เรือค้าในทาง ชลมารคภายในอาณาเขตเหล่านี้ โดยปกติถูกมองข้ามไปเพราะถือว่าอยู่ในความควบคุม โดยสะดวก แต่โดยหลักแห่งการเป็นธรรมและผลประโยชน์ ก็ควรจะระลึกถึงและ ส่งเสริมดังกล่าวแล้วในบทต้น ๆ มาหลายครั้ง ที่นี้ยังไม่หมดเรื่องของพาณิชย์นาวีเพราะ ถ้าถือว่าหมดก็จะเป็นเรื่องดังที่ทำมาแล้วหลายครั้งหลายหนและสลายมาแล้วก็หลายครั้ง หลายหน โดยที่ผู้ดำเนินการให้ชีวิตแก่พาณิชย์มองอยู่แต่ในหลักที่ว่ามีเรือมีคน ที่มี ความรู้เดินเรือก็พอแล้วเริ่มงานได้ นี่คือจุดอ่อนแอซึ่งอาจเรียกว่าเป็นส่วนสำคัญที่มีอยู่ เนื่องจากการทนงตน เชื่อตน หรือหลงตน แล้วแต่จะเลือก ที่ได้ทำให้เขาไม่สามารถ ก้าวมาได้ในทางพาณิชย์นาวีเท่า ๆ กับอาศัยความเห็นของผู้อื่น ซึ่งอาจเสนอให้เพียง ขยายตัวอยู่ในวงขอบเขตที่จำกัดเพื่อสนับสนุน และไม่เป็นคู่แข่งแก่กิจการส่วนใหญ่ของ เขาเท่านั้น

ก. ส่งเสริมการประมงในเรื่องเรือและการเดินเรือ

กิจการอันหนึ่งซึ่งไทยเราได้ดำเนินงานมานับเป็นเวลาเกือบ ๔๐ ปีแล้ว เพื่อ ส่งเสริมในหลักดั้งเดิมของไทย สร้างความมั่งคั่งสมบูรณ์ให้ทั้งในน้ำมีปลาในนามีข้าว

ซึ่งในนามีข้าวนั้น แต่ไหนแต่ไรมาคนไทยเป็นผู้ชำนาญทั้งในศาสตร์และศิลป์ของการกสิกรรมประเภทนี้ แต่เดิมมาคุณภาพของข้าวไทยก็อยู่ในชั้นนำของโลก โดยปริมาณอาจต่ำกว่าผู้อื่นบ้าง ครั้นต่อมาประเทศที่พัฒนาการใหญ่ ๆ ได้เริ่มเข้าสนใจในการปลูกข้าว ก็ได้สามารถสร้างทั้งปริมาณและคุณภาพทัดเทียมหรือดีกว่าไทย แต่อย่างไรก็ตาม ไทยก็ยังสามารถรักษาระดับแห่งความแน่นอนแห่งผลิตภาพได้งดงามตลอดมา ส่วนปลาในน้ำนั้นโดยฐานะที่ประเทศไทยมีผืนแห่งภูมิศาสตร์อำนวยแต่ดั้งเดิม ก็ได้อาศัยธรรมชาติช่วยเหลือให้ความสมบูรณ์ในทางผลิตผลทางน้ำ แต่ส่วนมากก็เป็นไปในลักษณะของปลาน้ำจืดหรือปลาซึ่งจับได้ใกล้ฝั่ง ซึ่งจะเรียกเสียก็ได้ว่าเทวดานำมาให้ ครั้นเมื่อเริ่มที่จะส่งเสริมการประมง ก็ได้มีการกระทำโดยอาศัยความริเริ่มของผู้ชำนาญชาวต่างชาติมาศึกษาตรวจสอบทางวิชาการอย่างสูงส่งตลอดมา แต่การประมงของไทยเราก็ยังอยู่ในขั้นที่ว่าเป็นการประมงที่กระทำในน่านน้ำภายในผืนแผ่นดิน (ซึ่งขยายตัวตามการขยายตัวของกิจการชลประทาน) และการประมงทางทะเลก็ได้ขยายตัวตามการขยายตัวออกไปบ้าง คือ การแทนที่จะรอให้ปลาเข้ามาให้จับอย่างเดิม ก็ได้มีเรือออกไปจับปลาในทะเล เหล่านี้ล้วนเป็นความเจริญ แต่ความเจริญนั้นเมื่อเราพอใจของเราก็ควรคำนึงถึงความพอใจของประเทศใกล้เคียงด้วย เช่น จีนคณะชาติได้ขยายตัวในลักษณะจับปลาทะเลน้ำลึกและน้ำตื้น โดยใช้เรือขนาด ๒๐๐ ตัน และเรือ ๗๐ ตัน จับปลาในทะเลหลวง ซึ่งนอกอาณาเขตของประเทศใด และการขยายอุตสาหกิจประเภทนี้ทั้งการสร้างคนและสร้างเรือได้รับความสนับสนุน ได้รับเงินทุนพิเศษของสหประชาชาติ ผู้เสนอเห็นว่าน่าจะถึงเวลาแล้วที่เราไม่ควรพอใจเพียงความเจริญเท่าที่เราทำได้ แต่ความเจริญที่เรานี้ต้องแข่งขันกับผู้อื่น ไม่เพียงในอาณาเขตน่านน้ำของเรา แต่กับในอาณาเขตที่เป็นของกลาง ซึ่งพื้นพิภพยังอำนวยให้ทรัพย์สินสำหรับผู้ที่ยังมีชีวิตอยู่ในพื้นพิภพนี้ได้ การได้สิ่งของจากทะเลมานอกจากจะมาใช้จะมากินสำหรับประชาชนคนไทยแล้ว ก็ยังจะสามารถนำมาขายให้ยังต่างประเทศที่ขาดสิ่งเหล่านี้โดยการส่งออกไปเป็นสินค้า เพราะแม้แต่ประเทศ เช่น ญี่ปุ่นก็ยังต้องซื้อปลา (เว้นเสียแต่

ปลาบางประเภทซึ่งหาได้โดยชาวประมงญี่ปุ่น) การช่วยเหลือด้วยการสร้างชาวประมงนั้น ผู้เสนอสำนึกดีว่าเป็นเรื่องที่กรมประมงได้ทำอยู่อย่างเต็มที่ แต่ทว่าหากโครงการได้ประสานกันเช่นการสร้างเรือประมง ได้ก่อร่างสร้างตัวทำขึ้นในลักษณะที่ถูกในประเทศไทยเราเอง ไม่ใช่เพื่อขายแต่เป็นลักษณะเพื่อให้เช่า และการอนุเคราะห์ให้ความคุ้มครองในการออกแสวงหาปลาในทะเลลึก ได้ประสานงานกับการสร้างพาณิชย์นาวีนี้ก็จะเป็นประโยชน์อันยิ่งใหญ่ขึ้น เช่น ให้การศึกษาร่วมกันในโรงเรียนอบรมพาณิชย์นาวิน และในการใช้องค์การศูนย์เช่าและให้เช่าเรือในการขยายอุตสาหกิจห้องเย็นในเรือเดินสมุทรของพาณิชย์นาวีไทยเหล่านี้ ก็คงจะอำนวยผลให้ดียิ่งขึ้นไปด้วย

ข. ส่งเสริมอุตสาหกิจการซ่อมเรือ

เมื่อได้เริ่มดำริถึงการสร้างพาณิชย์นาวี จะโดยการซื้อเรือเก่าหรือต่อเรือใหม่ขึ้นจากต่างประเทศ หรือแม้การที่จะซ่อมสร้างเรือขนาดย่อมขึ้นใช้เองก็ตาม ปัญหาสำคัญก็มีอยู่ที่เรือนั้นจะต้องรักษาดูแลให้อยู่ในสภาพที่สมควรอยู่ตลอดไป โดยเฉพาะเรือที่อยู่ในการประกันภัยของบริษัทรับประกันภัยแล้ว เมื่อถึงเวลาระยะหนึ่ง ระยะหนึ่งจำเป็นจะต้องมีการตรวจตราดูแลความชำรุดทรุดโทรมปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องให้เข้าตามหลักสากลนิยม เพื่อความปลอดภัยและเป็นที่ไว้วางใจของผู้ที่จะใช้บริการ ฉะนั้นการที่จะให้เรือทุกลำต้องนำไปเข้าอู่หรือขึ้นตรวจในท่าต่างประเทศนั้น ย่อมหมายถึงค่าใช้จ่ายที่สูงที่จะต้องใช้คราวหนึ่ง ๆ ทีละมาก ๆ ไม่น่าที่จะโยนไปทำในต่างประเทศทั้งนี้ เพื่อการประหยัดและเพื่อการหางานให้แก่คนไทยเราเอง สร้างวิศวกรและสร้างผู้ชำนาญในสาขาต่าง ๆ ซึ่งต่อไปหรือแม้ในปัจจุบันก็เป็นสิ่งจำเป็นของประเทศ ฉะนั้นควรที่จะดำริตั้งขึ้นในประเทศไทยเราเอง ในแหล่งที่สมควรให้มีจำนวนพอสมควร อยู่ภายใต้ความควบคุมของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ซึ่งน่าจะเป็นหน่วยที่เหมาะสมทั้งนี้ เพื่อไม่ให้มีจำนวนมากเกินไป จนเป็นลักษณะทำลายตนเองดังเช่นเป็นอยู่ในต่างประเทศในขณะนี้ จริงอยู่ในต่างประเทศปัญหาประเภทนี้เป็นเรื่องที่เกิดขึ้นใน

ประเทศที่พัฒนาการเต็มที่แล้วเกิดขึ้นเพราะอำนาจการแข่งขันของตลาดอำนาจอิทธิพลของฝ่ายขายแรงงาน ซึ่งเป็นสภาพการค้าที่บุคคลส่วนมากอาจเห็นว่ายังไม่มาถึงเมืองไทย แต่หากจะรักษาหลักคำสอนของพระพุทธองค์ที่จะยังตนไว้ในความไม่ประมาทแล้ว อาจมีผลดีมาก เพราะอิทธิพลที่กล่าวแล้วหากปราศจากการควบคุมที่ถูกต้องจะสามารถอุบัติขึ้นได้อย่างรวดเร็วกระทันหัน ก่อนที่การขยับขยายตัวอันเชื่องช้าของผู้ปกครองประเทศ ทั้งนี้หากมีเรื่องของการเมืองเข้าแซงด้วยแล้ว ความรวดเร็วจะเทียบได้เสมือนไฟลามทุ่ง ถ้าไม่ควบคุมแต่ต้นมือ ดังจะเห็นได้ในประเทศใกล้เคียงที่แม้แต่วงการศาสนาซึ่งเป็นที่ควรจะเป็นสิ่งงดงามของชีวิตในทางสร้างอุดมการณ์ และควรอยู่นอกและเหนือการเมือง ยังถูกนำเข้ามาพัวพันมั่วสุม ยุ่งเหยิงอยู่ได้กับการเมืองอย่างน่ารำคาญ

ค. ส่งเสริมอุตสาหกิจการต่อเรือ

ในปัจจุบันปรากฏว่าความเจริญและการขยายตัวของวัฒนธรรมทั้งหลาย ทั้งๆ ที่เป็นในทางจิตใจและในทางวัตถุได้มารวมอยู่ในพระนคร ประชาชนพลเมืองไหลบ่าจากต่างจังหวัดเข้าสู่พระนครเป็นการสร้างความเจริญ เสมือนหนึ่งมีศูนย์เดียว ส่วนจังหวัดอื่น ๆ นั้นแม้จะขยายตัวอย่างไรลักษณะที่จะเป็นเมืองใหญ่นั้นก็ยาก โดยสาเหตุที่อาชีพสำหรับประชาชนมีน้อยที่จะเลือกได้มากนัก เว้นแต่ในเรื่องกสิกรรม ส่วนอุตสาหกิจอื่น ๆ ก็เป็นเรื่องที่ยังไม่ได้ขยายตัวใหญ่โตที่จะรับคนเข้าประจำที่ได้มากมาย ฉะนั้น การที่จะสร้างอุตสาหกิจขึ้นอีก โดยเฉพาะในทางใดเข้ามาอยู่ในพระนครเพิ่มขึ้นย่อมจะทำให้เป็นการส่งเสริมที่ไม่ให้ผลเป็นที่พอควรนัก สมควรที่จะขยายออกไปตามแหล่งเมืองใดที่อาจเป็นศูนย์แห่งการค้าการอุตสาหกรรม หรืออาจตลอดจนเป็นท่าเรือได้ ทั้งนี้จะเป็นผลให้กระจายประชากรไปอยู่เป็นกลุ่ม ๆ ตั้งหลักฐานอยู่ที่นั้น เพิ่มพูนจำนวนผู้ขายแรงงานสำหรับจะได้ถ่ายเทกำลังงานไปให้แก่อุตสาหกิจต่าง ๆ ในเขตนั้นเป็นการเพิ่มพูนการบริโภคมากขึ้น ตัวอย่างเช่น หากประเทศไทยจะตั้งท่าเรือขึ้นใน

จังหวัดสงขลา ในจังหวัดตราด หรือภูเก็ต ซึ่งทั้ง ๓ แหล่งนี้ในปัจจุบันส่วนใหญ่อาจมองในแง่ความเหมาะสมในแง่ภูมิลักษณะของประเทศ ของการเข้าออกของเรือที่จะเข้าจอดได้เป็นส่วนใหญ่ หากจะมองในแง่เศรษฐกิจก็จะมองแต่ในแง่ของสินค้าขาออกถ่ายเดียว หาได้คำนึงถึงปริมาณของสินค้าเข้าไม่ แต่ความสำคัญของท่าเรือเหล่านี้จะมีขึ้นได้ก็คือเรือค้าเข้าไปในท่านั้นเพื่อทำการขนถ่ายสินค้า ซึ่งเรือทั้งหลายก่อนที่จะเข้าไปจะต้องคำนึงไม่เพียงแต่รับสินค้าออกถ่ายเดียว (หากจะทำเป็นประจำ) จะต้องนึกถึงสินค้าที่จะนำมาขนถ่ายลงด้วย และสินค้าที่ขนถ่ายลงนั้นจะเป็นในลักษณะใดลักษณะหนึ่งของการที่จะได้รับการบริโภคและอุปโภค คือ ได้รับการบริโภคหรืออุปโภคในอาณาเขตนั้นหรือใกล้เคียงโดยไม่ต้องเพิ่มค่าโสหุ้ยให้แก่สินค้ามากขึ้น เป็นผลให้ต้องบวกไปในราคาให้สูงขึ้น ถ้ามิฉะนั้นแล้วเรือจะต้องเข้าสู่สถานที่จะระบายสินค้าลงมากกว่า เพราะหากไม่ทำเช่นนั้นแล้วเรือของคู่แข่งก็จะทำและตัดผลประโยชน์ของตนในการแข่งขันแย่งตลาดได้ ส่วนสินค้าออกนั้นเรืออาจไม่จำเป็นเข้าท่าก็อาจรับสินค้าได้โดยการจัดรับบรรทุกจากเรือลำเลียงเทียบข้างเรือในเวลาที่จอดระยะสั้น หรือไม่ก็ผ่านไปลงท่าอื่น และรอให้สินค้าออกนำไปลงที่นั่น นอกจากผลประโยชน์แห่งการชุมนุมพวกเหล่าผู้ขายแรงงาน โดยการประกอบธุรกิจในอู่ซ่อมและอู่ต่อเรือนี้แล้วยังสามารถที่จะเปิดทางให้อู่ต่อเรือได้ขยายตัวจากเล็กไปถึงใหญ่ ในสถานที่ซึ่งไม่ใช่ในลำแม่น้ำและไม่ทำให้การสัญจรกีดขวางการจราจรแน่นและอัดแอขึ้นอีก เพราะเมื่ออู่ต่อเรือหรืออู่ซ่อมเรือเกิดขึ้นแล้ว ยังต้องมีกิจการอื่นอีกที่จะต้องตามไปอยู่อย่างใกล้ชิดเกี่ยวกับการหล่อ การกลึง การเชื่อม และอื่น ๆ เกี่ยวกับเครื่องเหล็กและเครื่องยนต์จะต้องติดตามไปด้วยมาก หากองคาพยพของอู่นี้จะวางไว้ประสานงานกับหน่วยงานอื่นเปิดโอกาสให้สร้างขึ้นมาได้ เมื่ออุตสาหกิจของอู่เป็นศูนย์การงานขึ้นมาอีกอันหนึ่งและมีอุตสาหกรรมอื่นๆ ประกอบขึ้นจนถึงขีดที่ประชากรได้ขยายตัวออกไปแล้ว ชุมนุมชนที่จะสร้างสังคมในอาณาเขตนั้นก็จะเกิดขึ้นตามมาเป็นลำดับ

สำหรับงานของอู่ที่จะซ่อมเรือนั้นก็ได้กล่าวมาแล้ว และส่วนสำคัญก็ได้มีรากฐานอยู่แล้วเป็นหลัก คือ อู่กรุงเทพและอู่เอกชนอื่นหลายอู่ซึ่งดำเนินกิจการอยู่แล้ว หรือที่กำลังเริ่มงานก็อาจปรับปรุงเข้าเป็นประโยชน์ได้ต่อไป ส่วนความเหมาะสมในสถานที่จะตั้งประการใดนั้นก็สมควรจะพิจารณา แต่ก็เป็นเรื่องของศิลปการค้าอยู่ในดุลยพินิจของผู้บริหาร สำหรับอู่ที่จะสร้างเรือนั้นควรจะเริ่มต้นทีเดียวไม่ควรจะประวิงเวลาเพียงสาเหตุว่าเรายังไม่มีความสามารถ เพราะถ้าประวิงเช่นนั้นก็จะแปลว่าประวิงไปไม่มีที่สิ้นสุด หรือประวิงจนกว่าผู้อื่นเขามาบอกว่าทำได้ ซึ่งไม่มีเหตุผลอะไรเพิ่มเติมนอกจากคำว่าผู้ชำนาญเท่านั้น แต่ส่วนสำคัญก็คือเราควรจะมีวิศวกรสมุทรสถาปัตย์นาวีหากยังไม่ได้ของเราเอง (เข้าใจว่ามีอยู่แล้วทางราชการทหารเรือที่มีคุณวุฒิสูง) ก็จ้างคนอื่นเขามาเป็นครูบาอาจารย์ให้และรีบสร้างคนของเราขึ้นมาให้ทันการสร้างก็ควรจะเริ่มต้นด้วยการขยับขยายสร้างซ่อมเรือเก่าที่เป็นเรือขนาดย่อมไว้สำหรับใช้ในราชการ (โดยขอให้ราชการเป็นผู้ซื้ออย่าสั่งจากนอก) ทั้งนี้โดยไปเหมารับซื้อเรือที่ปลดจากประจำการของต่างประเทศที่ยังมีคุณลักษณะพอใช้ได้ เช่นซื้อตัวเรือนำมาเปลี่ยนแผ่นเหล็ก เปลี่ยนเครื่องให้เหมาะสม ทั้งในทางประหยัดค่าใช้จ่ายและคุณภาพดีขึ้น เพื่อใช้ในงานของหน่วยราชการ (เช่นกองทัพเรือ ตำรวจ ศุลกากร เจ้าท่ากรมอนามัย และอื่น ๆ) ให้บรรดาสถาปัตย์นาวีเป็นผู้ปรับปรุงให้เรือเข้าลักษณะที่ประสงค์และเข้าใจว่าทั้งราคาและคุณภาพก็ไม่ด้อยไปกว่าที่จะสั่งต่อและที่ใช้อยู่อย่างทุกวันนี้ นอกจากนี้ก็อาจดัดแปลงสร้างเรือประมงเองบ้าง เพื่อช่วยเหลือในกิจการหาปลาน้ำลึก ซึ่งอาจยังไม่ถึงขั้นที่จำเป็นจะต้องไปต่อเรืออย่างวิจิตรพิสดารจากต่างประเทศ งานสร้างเรือเก่าชนิดนี้ประเภทที่กำลังตื่นตัวกำลังกระทำกันอยู่แล้ว เช่นประเทศตุรกี ประเทศย่อม ๆ ทางแหลมบาลข่าน และอื่น ๆ

งานขั้นที่สองก็คือเมื่ออู่ต่อเรือได้ทำงานมีหลักมีแหล่งมีเจ้าหน้าที่พอสมควรที่รู้งานแล้ว ก็ควรจะเริ่มงานใหญ่ขึ้นไปกว่านี้ กล่าวคือ การสร้างทำในลักษณะประกอบ

เช่นติดต่อกับต่างประเทศอาจเป็นในลักษณะร่วมทุน นำเอาเรือตามแผนผังที่ได้ตกลงและเห็นเหมาะสมเป็นชิ้นส่วนสำเร็จรูปจากต่างประเทศ เข้ามาประกอบภายในประเทศเป็นเรือที่ใหญ่กว่าเหมาะกว่าสำหรับเป็นเรือค้าเช่นเรือขนถ่ายสินค้า เรือลาก — จูง เรือผลักดัน เรือสินค้าชายฝั่ง เรือหาปลาขนาดใหญ่เหล่านี้ เรือดังกล่าวนี้เมื่อสร้างขึ้นมาแล้วอาจให้เป็นการลงทุนในระยะยาวของหน่วยงานศูนย์การเช่า และให้เช่าเรือโดยรับสงเคราะห์ทุนจากสถาบันใดสถาบันหนึ่งที่จะสงเคราะห์ให้เรือเหล่านี้ เมื่อได้มาแล้วก็จะใช้สำหรับให้บริษัทเดินเรือหรือบริษัทขนถ่าย หรือบริษัทการประมง ก็แล้วแต่กรณี เป็นผู้เช่าไปเพื่อดำเนินกิจการตามเงื่อนไขหรือข้อตกลงเพื่อยังความปลอดภัยให้แก่ศูนย์เช่าและให้เช่าเรือ และโดยหลักการนี้พึงคำนวณกำไรในระดับต่ำพอควร ทั้งนี้เมื่อคำนึงถึงการสร้างในประเทศและการให้เช่าเช่นนี้ก็น่าจะอำนวยผลคุ้มค่า

ขั้นสุดท้ายที่ในขณะนี้ก็ยังเพียงมองลาง ๆ คิดไม่ได้ว่าจะมีโอกาสเมื่อใด เพราะเป็นเรื่องที่จะต้องรอไปเมื่อเรามีคนของเราพร้อมเพรียง มีวิศวกร มีสถาปนิก มีผู้บริหารงานอย่างครบถ้วนในทุกสาขา เราอาจคิดถึงการสร้างเรือสินค้าของเราขึ้นเองให้เข้าตามมาตรฐานที่จำเป็นสำหรับเรือสินค้า ออกแบบให้ถูกต้องตามความต้องการของเราทุกอย่าง เมื่อถึงขั้นนั้นแล้วพาณิชย์นาวีของเราก็จะเรียกว่าพอสู้กับต่างประเทศได้อย่างน่าภาคภูมิใจ ถึงแม้จะเป็นแต่เพียงขั้นเริ่มต้นก็จะยืนอยู่บนขาทั้งสองที่แน่นแฟ้นพอควรแล้ว แต่ขอประทานเน้นว่าถึงเพียงนั้นแล้วก็ตามปัญหาพาณิชย์นาวีที่จะแก้ไขยังไม่หมด เพราะเรื่องของพาณิชย์นาวี คือเรื่องของการต่อสู้ ที่ได้กล่าวมาแล้วหลายครั้ง ประเทศที่พัฒนาการมาแล้วเป็นผู้หนีฝ่ายเราเป็นผู้ไล่ หากเขาคิดของใหม่ขึ้นมาได้เราก็ต้องศึกษาและติดตามในสิ่งที่เหมาะสม และหากเราสามารถคิดอะไรพิเศษขึ้นมาได้ ซึ่งเขาจะต้องเป็นฝ่ายติดตามเราบ้าง นั่นแหละคือชัยชนะ

สำหรับทางที่รัฐบาลจะช่วยอุตสาหกิจประกอบพาณิชย์นาวีนี้มีอยู่หลายทาง

ดังที่กล่าวมาแล้ว แต่สรุปได้ก็คือการให้ความเชื่อมั่นหรือไว้วางใจ คือศรัทธาในความสามารถและความสุจริตของคนไทยเราบ้าง เชื่อในความสนใจและในการแสวงหาความรู้ไม่จำเป็นจะต้องให้คนอื่นเขามาบอกให้ ฉะนั้นการช่วยเหลือหากมีความศรัทธาจริงแทนที่รัฐบาลในหน่วยราชการไม่ว่าจะเป็นทหาร ตำรวจ พลเรือน ต่าง ๆ เมื่อต้องการจะใช้เรือก็ให้ทางอู่ของไทยเป็นผู้จัดหาให้ตามความประสงค์ ด้วยราคาควรจะไม่สูงกว่าคุณภาพน่าจะไม่ด้อยกว่า เมื่อเป็นเช่นนี้เครื่องใช้ของทางราชการก็อาจได้มากขึ้นในขณะเดียวกันก็เท่ากับส่งเสริมพาณิชย์นาวีให้ดีขึ้น ส่งเสริมอาชีพคนให้เติบโตขึ้นและก็จะรักษาหลักของรัฐบาลที่ได้สั่งสอนประชาชนอยู่ทุกวี่ทุกวันว่า "ถ้าอยากเห็นประเทศของเราเจริญ จงซื้อและใช้ของที่ทำขึ้นภายในประเทศ" และหลักอันนี้ก็คงจะเป็นเจตนาเดียวดังที่ทางราชการได้ตั้งหน่วยงานสร้างเครื่องจักร์ทุ่นแรงขึ้นถึง ๒ บริษัท เพื่อประโยชน์ของงานของประเทศเพื่อการพัฒนาการต่อไป สำหรับการต่อเรือนั้นมีส่วนที่น่าจะต้องคำนึงถึงก็คือ ในปัจจุบันประเทศย่อม ๆ ที่ทำการส่งเสริมการต่อเรือของประเทศนั้นเองได้ให้สิทธิพิเศษแก่อุตสาหกรรม คือสิ่งใดที่สั่งเข้ามาเพื่อประกอบการต่อเรือที่สั่งเข้ามาจากต่างประเทศได้รับการยกเว้นจากการเก็บภาษีศุลกากรซึ่งดูเหมือน ๆ กันแทบทุกแห่ง ส่วนการช่วยเหลือในการให้ทุนหรือให้เครดิตนั้นแตกต่างกันไปหลาย ๆ ลักษณะ ซึ่งอาจเหมาะสมแก่ประเทศไทยหรือไม่เพียงใดนั้นก็ย่อมแล้วแต่กรณีย์

นอกจากการช่วยเหลือดังกล่าวซึ่งเข้าใจว่าไม่ใช่การให้ทุนอย่างเข้าเนื้อรัฐบาลมากมายอะไรแล้ว ซ้ำจะเป็นการขยายอุตสาหกิจเป็นอย่างมากจะเพิ่มพูนภาษีอากรขึ้นอีกหลายประการ (หากต้องการมองในแง่ภาษีอากรเท่านั้น) การช่วยเหลือที่ควรจะให้ได้ก็คือ การช่วยเหลือในทางวิชาการและในทางเทคนิค ในขั้นต้นนี้โดยหน่วยราชการที่สำคัญ ๆ เช่น ราชนาวี และ กระทรวงอุตสาหกรรม เป็นต้น เป็นจุดเริ่ม ต่อไปเมื่อองคาพยพแห่งการบริหารงานธุรกิจสมุทรของรัฐได้ดำเนินอย่างสมบูรณ์

แล้ว ก็จะสามารถโอบอุ้ม เชิดชูเกื้อกูล กิจการอู่ทั้งซ่อมและสร้างเรือเพื่อส่งเสริมธุรกิจต่าง ๆ ของพาณิชย์นาวี นับตั้งแต่การเดินเรือ การประมง และอื่น ๆ สืบต่อไปให้เจริญเป็นที่ภาคภูมิของเราชาวไทยในสมัยแห่งการพัฒนาการนี้ได้เป็นอย่างดี

เรื่องที่น่าสนใจอีกอย่างหนึ่งที่เป็นส่วนประกอบอันสำคัญ ของการพัฒนาการพาณิชย์นาวีของชาติคือการขนส่งทางลำน้ำภายในประเทศโดยแม่น้ำลำคลอง ซึ่งบางแห่งก็ตื้นเขินและบางแห่งก็เป็นระยะยาวไกลจากแหล่งผลิตมายังแหล่งสะสมสินค้าของเมืองท่า และในปัจจุบันการใช้เรือกระแชงและเรือฉลอมขนถ่ายก็ได้ทำมาเป็นเวลานานหลายต่อหลายศักราช จะมีการพัฒนาการไปบ้างก็คือการใช้แรงเครื่องยนต์ติดท้ายหางยาวเข้ามาแทนการค้ำและการถ่อโดยแรงคนและการลากโยงเมื่อเข้าสู่สายการลำเลียงใหญ่แล้ว การขนส่งทางแม่น้ำลำคลองนี้ยังเป็นการขนส่งสินค้าสู่ตลาดที่สำคัญยิ่งของประเทศ ในเมื่อคำนึงถึงปริมาณและค่าใช้จ่ายซึ่งแม้การขนส่งทางบกจะเจริญขึ้นอย่างไรก็ตาม ก็ยังคงตัดค่าใช้จ่ายลงให้เท่ากับการขนส่งโดยทางน้ำไม่ได้ เท่าที่ได้ทราบรัฐบาลและองค์การสากลก็ได้ใช้เวลาศึกษาการขนส่งประเภทนี้อยู่ แต่เท่าที่สังเกตดูเหมือนจะหนักไปในทางบำรุงการคมนาคม เช่นขุดลอกคลองและการระบายน้ำให้เพียงพอเท่านั้น ฉะนั้นหากความคิดเห็นของผู้เสนอเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาตินี้อาจมีประโยชน์บ้างแล้วไซร้ ก็คิดว่าถึงเวลาแล้วที่ไทยควรคำนึงถึงการสร้างสื่อแห่งการขนส่งทางน้ำที่พอจะทำเองได้บ้าง เช่นการสร้างเรือลำเลียง (LIGHTER) ให้มีสมรรถภาพในการรักษาสิ่งของที่ขนมานั้นจากดินฟ้าอากาศได้ เช่นเปียกฝนหรือแดดเผาจนเกินไป และให้มีประเภทที่ใช้ได้ทั้งแม่น้ำลำคลองและตลอดจนการขนสินค้าจากท่าสู่เรือซึ่งอาจทอดสมออยู่ห่างจากฝั่งไปบ้าง เพราะพฤติการณ์เช่นที่กล่าวนี้ยังจำเป็นอยู่สำหรับประเทศไทยอีกมากในทางท่าเรือของเรา นอกจากนี้แล้วในปัจจุบันการทดลองสร้างเครื่องจักรกลทุ่นแรงของทางฝ่ายเกษตรก็ได้ขยายตัวไปไกล โดยเฉพาะที่ม.ร.ว. เทพฤทธิ์ เทวกุล ได้ประดิษฐ์ในเรื่องเครื่องเรือติดท้ายชนิดที่เรียกว่า "เรือ

หางกุด" ที่ไม่มีใบพัดซึ่งอาจใช้ได้ทั้งน้ำตื้นและลึก ฉะนั้นหากทางฝ่ายต่าง ๆ ที่สนใจจะได้ร่วมมือกันทดลองสร้างเครื่องมือเพื่อการขนส่ง เช่นเรือลำเลียงที่มีกำลังผลักดันได้ด้วยตนเอง (SELF - PROPELLED BARGES) ซึ่งขนสินค้าในปริมาณพอที่จะเข้าไปรับสินค้าจากผู้ผลิตในแหล่งต่าง ๆ ได้เป็นรายย่อยสะดวกขึ้นด้วยความรวดเร็วและค่าใช้จ่ายต่ำแล้ว ก็จะเป็นการส่งเสริมการขนส่งทางทะเลได้อีกโสดหนึ่ง ญี่ปุ่นเขาทำเรือชนิดนี้ออกขายแล้วแต่เป็นเรื่องของการสร้างที่เราน่าจะทำได้เองหากพยายาม และจะเป็นขั้นส่งเสริมกิจการอู่ของเราเป็นขั้นต้นด้วย

บทที่ ๗

แผนองค์การพิทักษ์ของรัฐเพื่อบริหารธุรกิจสมุทร

ในบริเฉทนี้จะขอเสนอเพื่อพิจารณาเกี่ยวกับเรื่อง ของ หน่วยงานที่จะมีหน้าที่วินิจฉัยปัญหาของธุรกิจทางทะเล ซึ่งในประเทศต่าง ๆ แทบทุกประเทศของโลกถือว่าเป็น ธุรกิจ ที่สำคัญ ยิ่งและ เป็นหนทาง ที่จะนำ มาซึ่งความ สมบูรณ์ พูน สุข ให้แก่ ราษฎร ทั้งในทางอาชีพ ทั้งในทางนำมาเพื่อสิ่งอุปโภคและบริโภค และที่ใหญ่กว่าสิ่งอื่นก็คือเป็นเรื่องของความหวังในอนาคต ที่จะแก้ปัญ หาการขยาย ตัวของประชาชนพลเมืองของแต่ละประเทศ เพราะอันที่จริงแล้วไม่ว่าโลกเราจะสร้างอุดมคติอันงดงามเพียงใดก็ตาม แต่ในบั้นปลายแล้วทุกประเทศก็ต้องถือเอาผลประโยชน์แห่งตัวใครตัวมัน รักษาผืนแผ่นดินทุก ๆ กระเบียดนิ้วไว้ให้ประชาชน ของตนเพื่อทำ มาหากิน และใช้สิทธิ์ทุกอณูในการใช้สถานที่ ๆ ถือว่าเป็นกลางเพื่อประโยชน์ของตนเช่นกัน การที่จะทิ้งที่ว่างเปล่าและ บำเพ็ญ ตนเป็น คนใจ บุญ เปิดโอกาสให้ ชาติ อื่น ซึ่งขยาย ตัวดุจ ปลวก ซึมเข้ามาแย่งการทำมาหากิน ไม่ว่าจะเป็นไปโดยนัยใดจะเป็นโดยการใช้พลังอำนาจหรือในการแทรกซึมอย่างทุจริตหรือร้ายกว่า นั้นจะใช้อุดมคติแห่ง องค์การระ หว่างชาติ ซึ่งเขาก็เป็นสมาชิกอยู่ด้วยเป็นข้ออ้างอิงให้มีการขยายตัวเข้ามา เพราะปรากฏว่ามีบางประเทศที่สร้างคนไม่ทัน เช่นบราซิล แคนาดา ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และประเทศอื่นๆ ในภาพทวีป ซึ่งคนผิวใสกำลังพยายามจะเร่งจำนวนแข่งกับคนผิวมืดเหล่านี้ ก็ยังยอมรับคนต่างชาติเข้าไปเป็นประชากรของตัวอย่างเปิดอก ทั้งนี้มิใช่เพราะใจบุญสุนทาน หรือเพราะอุดมการณ์ของวัฒนธรรมอันสูงส่ง แต่เป็นเพราะการสร้างคนไม่ทัน ต้องแข่งกับเวลา ต้องแข่งกับเหตุการณ์ จึงจำต้องทำไปเช่นนั้น

ที่ได้กล่าวมาข้างต้นนี้ก็เพื่อแสดงให้เห็นถึงความจำเป็นของการดำเนินงานโดยพฤติการณ์ ไม่ใช่โดยความรู้สึกหรือความนึกคิดอื่นใดไปกว่าเหตุผลแห่งการได้เสียของเศรษฐกิจเท่านั้น สำหรับธุรกิจสมุทรของนานาประเทศที่ได้ตั้งขึ้นส่วนมากได้สังวรว่าเป็นเรื่องใหญ่ โดยจะอำนวยผลอย่างมหาศาลหากมีการดำเนินงานให้ถูกต้องตามเหตุตามผลที่ควร ไม่ใช่ตามอารมณ์ของผู้ดำเนินงานโดยเฉพาะ และเป็นเรื่องที่มีตัวอย่างอยู่มากในต่างประเทศที่ได้ทำอยู่แล้ว ไม่จำเป็นจะต้องไปเสาะแสวงหาความเห็นของผู้ชำนาญการพิเศษต่างชาติใด ๆ มาบงการอีกครั้งหนึ่ง การที่นานาชาตินับแต่ชาติใหญ่ไปจนถึงชาติเล็กที่สนใจในการขยายตัวของกิจการทางทะเล โดยเฉพาะในทางพาณิชย์นาวีนั้นเกือบร้อยละร้อยของความเห็นได้ลงมติอันแน่วแน่ไปในทางที่ว่ากิจการของพาณิชย์นาวีนี้เป็นเรื่องของการทำมาหากิน เป็นเรื่องของการส่งเสริมให้ทำมาค้าคล่องเป็นเรื่องของการที่จะนำสินค้า (บุคคลหรือสิ่งของ) จากแหล่งหนึ่งไปสู่อีกแหล่งหนึ่ง ฉะนั้น จึงเป็นเรื่องของการค้าโดยแน่ชัด พาณิชย์นาวีจึงเกิดขึ้นเพื่อการค้าและพาณิชย์นาวีจึงเป็นการค้าเป็นการขายบริการซึ่งมองด้วยตาเปล่าไม่เห็น (INVISIBLE TRADE) หรือเรียกให้เหมาะเจาะก็คือการค้าจำบัง ฉะนั้น ในหลายประเทศผู้เขียนอดที่จะชักตัวอย่างสหรัฐอเมริกาไม่ได้ เพราะในปัจจุบันรู้สึกว่าผู้แถลงและผู้เขียนต่าง ๆ นา ๆ ที่มีความรู้ความสามารถชอบชักตัวอย่างอเมริกัน ฉะนั้น การชักตัวอย่างสหรัฐอเมริกาจึงอาจมีน้ำหนักบ้าง สำหรับในสหรัฐอเมริกาเรื่องของการขนส่งตกอยู่ในข่ายของกระทรวงพาณิชย์ (DEPRATMENT OF COMMERCE) ซึ่งมีผู้ช่วยรัฐมนตรีคนหนึ่งเป็นหัวหน้าบริหารงาน และการควบคุมกิจการทั่วไปขึ้นอยู่แก่คณะข้าหลวงบริหารงานสมุทร (FEDERAL MARITIME ADMINISTRATION AND FEDERAL MARITIME COMMISSION) ซึ่งเป็นคณะบริหารงานอิสระ สำหรับในทางสหราชอาณาจักรมีกระทรวงการขนส่งขึ้นโดยเฉพาะ และในกระทรวงนั้นมีรัฐมนตรีเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือ (MINISTRY OF SHIPPING) ในประเทศฝรั่งเศสมีกระทรวงการพาณิชย์แห่งชาติ (MINISTRY OF MERCHANT MARINE) ประเทศ

อินเดียมีกระทรวงการขนส่ง (MINISTRY OF TRANSPORT) และมีผู้อำนวยการฝ่ายเดินเรือ (DIRECTOR-GENERAL OF SHIPPING) และในประเทศอื่น ๆ ก็มีลักษณะคล้ายคลึงกัน ฉะนั้น การที่จะวางงานเกี่ยวกับพาณิชย์นาวีไปได้ ณ แหล่งใดก็ควรจะคำนึงถึงการกระทำของชาติต่าง ๆ เขาเป็นตัวอย่างด้วย เพราะบางครั้งถ้ามองในแง่ของการสร้างในทางหนึ่งแต่ไม่มองในแง่รับใช้อีกทางหนึ่งแล้ว ก็จะอำนวยผลเสียให้มากกว่าได้ ขอสมมุติตัวอย่างที่เกิดขึ้น กล่าวคือในประเทศไทยเรานี้ได้มีความสนใจที่จะขุดคลองผ่านคอคอดที่เรียกว่าคอคอดกระ ได้มีการพิจารณาผลได้ผลเสียในทางวิชาการหลายประการ ทั้งผู้ทรงคุณวุฒิในประเทศไทยและผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ และรู้สึกว่าเป็นโชคดีของประเทศอย่างยิ่งที่ความเห็นนั้นได้นำไปสู่การระงับความคิดนี้ ทั้งนี้ผู้เสนอเค้าโครงการฉบับนี้มีความเห็นประการหนึ่ง ซึ่งเข้าใจว่าไม่ได้รับการพิจารณาถึงเลยในครั้งนั้นไม่ว่าจากผู้ทรงคุณวุฒิหรือผู้ชำนาญการใด ๆ แต่เป็นเรื่องที่อาจเป็นผลประโยชน์ให้แก่ประเทศอื่นในย่านเอเซียมาก แต่จะเป็นผลร้ายอย่างยิ่งแก่ประเทศไทยผู้เป็นเจ้าของพื้นแผ่นดินที่คลองนั้นถูกดำริจะขุดขึ้น กล่าวคือ หากคลองนั้นขุดสำเร็จลงแล้ว เรือซึ่งมาจากมหาสมุทรอินเดีย อ่าวมะตะบัน จะผ่านมาสู่ทะเลจีนและต่อไปในมหาสมุทรแปซิฟิคในระยะที่สั้นเข้านับกว่าพันไมล์ทะเล และจะสามารถให้เรือที่ขนสินค้าจากประเทศ เช่น ลังกา ปากีสถาน อินเดีย- พม่า ซึ่งบรรดาประเทศต่างๆเหล่านี้ต่างก็มีสินค้าคล้ายคลึงกับไทยสามารถนำสินค้าผ่านคลองนี้ไปป้อนให้แก่ตลาดในญี่ปุ่นและสหรัฐอเมริกาได้โดยสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น โดยที่ในตลาดเหล่านี้ไทยเราก็ต้องสู้เพื่อรักษาตลาดอย่างตัวเป็นเกลียวอยู่แล้ว ต่อไปจะเป็นอย่างไร ที่นี้มองถึงประโยชน์ที่จะได้รับสำหรับไทย หากไทยมีเรือเดินทะเลของตนเองขนสินค้าออกจากท่าเรือกรุงเทพ ฯ หรือท่าเรืออื่นในประเทศไทย หากเรือเป็นขนาดสากลนิยมซึ่งสามารถอำนวยประโยชน์ทั้งในการประกันภัยในทางปริมาณการขนสินค้า และในทางความเร็วด้วยแล้ว เมื่อจะไปยังประเทศญี่ปุ่นหรือต่อไปยังสหรัฐอเมริกาก็ย่อมจะหลีกเลี่ยงที่จะหยุดถ่ายและรับสินค้า ณ เมืองท่าฮ่องกงซึ่งเป็นทั้งเมืองท่าถ่ายลำ (TRAN-

SHIPMENT POPT) ด้วยเพื่อรับสินค้าเพิ่มไม่ได้ และโดยนัยเดียวกันหากจะเดินทางไปสู่ตลาดยุโรปก็จะหลีกเลี่ยงเมืองท่าสิงคโปร์ ซึ่งก็เป็นเมืองท่าถ่ายลำสำหรับสินค้าไป ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ เสียนั้นก็ไม่ได้ ฉะนั้นหากมีคลองขึ้นก็จะเป็นประโยชน์แสดงความใจดี แสดงความยิ้มเสมอ แสดงความเมตตากรุณาจิตใจกว้างขวางของเราชาวไทยมากกว่าผลประโยชน์ในทางเศรษฐกิจของประเทศของเราเอง.

ก. รวมงานทั้งการควบคุมและส่งเสริมให้อยู่ในสดมภ์เดียวกัน

ตามที่ได้ว่ามาแล้วในวรรคต้นอย่างค่อนข้างยืดยาว บางท่านอาจเห็นว่านอกเรื่อง (ในเมื่อไม่ถูกใจ) แต่ก็เป็นการนำและเป็นตัวอย่างชี้ให้เห็นว่าเมื่อจะตั้งหน่วยงานขึ้นแล้ว ก็ควรจะตั้งให้ถูกต้องไม่ใช่ว่าเอางานไปฝากไว้กับหน่วยงานอื่น เช่นสมัยหนึ่งซึ่งไม่มีความสนใจโดยตรงเช่นการฝากงานในสมัยก่อน ๆ แก่อำเภอจนกระทั่งล้นมือ ตั้งแต่การวัดน้ำฝนจนกระทั่งการผสมพันธุ์สัตว์ในป่า จับโจรผู้ร้าย ตลอดจนการผดุงครรภ์ หรือเอางานไปฝากไว้กับหน่วยราชการใดซึ่งตั้งขึ้นมาซ้ำกับงานอื่นและหางานของตนเองไม่เห็นจึงต้องแสวงหางาน หรือเอางานไปฝากไว้แก่หน่วยงานที่มีเทคนิคในทางทะเลเช่นกัน แต่เจตนาแตกต่างกันในทางวิทยาการเหล่านี้เป็นต้น ฉะนั้น การที่จะตั้งหน่วยงานเพื่อบริหารกิจการทางทะเลของประเทศไทย ผู้เสนอจึงขอประทานเสนอความเห็นว่าควรจัดตั้งเป็นกระทรวงขึ้นโดยเฉพาะ ดังการร่างแบ่งแยกส่วนราชการของสดมภ์การนี้ดังปรากฏต่อไปในบทนี้ การแยกส่วนนี้อาจทำให้ท่านผู้มองเห็นหัวเราะบอกว่าเป็นความฝันที่ใหญ่โตและเหลวไหลหรือบางท่านอาจว่า ไม่จำเป็นอะไรเหล่านี้ ฉะนั้น ขอได้โปรดระงับอารมณ์อันนั้นและพิจารณาให้ถ้วนถี่เสียก่อน เพราะอันที่จริงแล้วเค้าโครงการที่เสนอมานี้ไม่ได้มุ่งที่จะเอาเงินของรัฐบาลไปทำลายเลย การนำเงินมาเป็นงบประมาณเสียเป็นเงินเดือนค่าใช้สอยการจรตามปกติวิสัยของงบประมาณคงน้อยกว่าที่ผู้ชำนาญชาวต่างประเทศจะมาขีดให้ตามนัยที่ท่านผู้ทรงไว้

ซึ่งวิชาได้เสนอให้นำผู้รู้ชาวต่างประเทศเข้ามากำหนดการใช้จ่าย เพราะได้วางข้อขยาย ไว้ว่า การสร้างพาณิชย์นาวีนั้นจะต้องเป็นเงินมหาศาลซึ่งรัฐจะต้องลงไปเป็นเวลานาน ตรงกันข้ามกับข้อเสนอของเค้าโครงการนี้ และนอกจากนี้ตามแผนผังองคาพยพของสถมภ์การนี้ได้สร้างมาก็เป็นเรื่องที่จะดำเนินให้เต็มที่ยังไม่ได้เพราะยังขาดคน (จะสักแต่เอาผู้ใด ๆ หรือที่ล้นงานจากแหล่งใดหรือที่ตกงานมาจากไหนโดยไม่รู้เรื่องรู้ราวมาสวมใส่เข้าไปเท่านั้นคงไม่ได้ผลแน่ และจะเป็นเหตุให้โครงงานได้ถูกตำหนิติโทษภายหลัง)

ข้อหนึ่งที่จะต้องขอประทานให้สังเกตก็คือ โครงการนี้ไม่ได้มุ่งที่จะเข้าไปก้าวก่ายงานของกระทรวงทบวงกรมใดที่ทำเรื่องอยู่ เพราะอันที่จริงแล้วเรื่องของปัญหาการขนส่งทางทะเลซึ่งเป็นเรื่องสลับซับซ้อนนั้น ดูเสมือนทางราชการจะไม่ได้สนใจมาก่อนเลย ตราบเท่าจนกระทั่งชมรมการเดินเรือไปยุโรป ไปอเมริกา และไปญี่ปุ่น เริ่มผลัดกันขึ้นอัตราค่าระวาง เริ่มใช้อำนาจของส่วนลดตกค้าง ซึ่งในขั้นต้นทางเจ้าหน้าที่ของทางราชการแทบทุกสาขาก็ดูเหมือนจะไม่เข้าใจในการกระทำนั้น ๆ เพราะขาดประสพการณ์และความสนใจ ทั้งนี้มิใช่ข้อบกพร่องของข้าราชการ แต่เป็นของรัฐบาลที่ไม่มีหน่วยงานควบคุมดูแลและติดตามตั้งแต่ต้นมือ เรื่องของธุรกิจทางสมุทรนั้นจะอำนวยผลให้อีกมาก คน ๆ เดียวหรือสองคนทำไม่ได้ จะต้องสร้างคนขึ้นมาโดยเฉพาะให้เพียงพอ สร้างหน่วยงานขึ้นมาให้เพียงพอ จับงานให้ถูกจุดจึงจะอำนวยผล ดังนั้นเมื่อข้อเสนอได้ปรากฏอยู่ในบริเฉทนี้ก็เพื่อแสดงให้เห็นถึงโครงการเป็นที่มาขององคาพยพที่จะต้องทั้งควบคุมทั้งส่งเสริมกิจการทางทะเลของประเทศให้มั่นคงงอกงามขึ้นไป เป็นกำลังทางเศรษฐกิจอีกสาขาหนึ่ง ซึ่งเป็นองค์การใหม่ไม่ก้าวก่ายแย่งงานจากผู้อื่นอย่างใด และไม่มีการที่จะต้องใช้เงินอย่างมากมายมหาศาลอย่างใดเพียงแต่ใช้งบประมาณในลักษณะสามัญ ซึ่งควรจะคำนวณได้ดังเช่นกระทรวงทบวงกรมอื่นมากน้อยตามขนาดที่ทางราชการจะจัดตั้งขึ้น.

กระทรวงการบริหารงานทะเลแบ่งส่วนราชการออกเป็น ๙ ทบวงการใน ฐานะกรม คือ :—

๑. สำนักงานเลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงแบ่งออกเป็น ๔ แผนก

ก. แผนกการเมือง

ข. แผนกนโยบาย

ค. แผนกเลขานุการ

ง. แผนกเรื่องราวและความเห็น

๒. สำนักงานผู้ชำนาญการพิเศษแบ่งออกเป็น ๒ กอง คือ

ก. สำนักงานเลขานุการ ส.ช.พ.

ข. กองงานผู้ชำนาญพิเศษ

๓. สำนักงานปลัดกระทรวงแบ่งออกเป็น ๔ กอง คือ

ก. กองกลางแบ่งออกเป็น ๓ แผนก

๑. แผนกโต้ตอบ

๒. แผนกรับ — ส่ง

๓. แผนกเก็บ

ข. กองคลังแบ่งออกเป็น ๔ แผนก

๑. แผนกงบประมาณ

๒. แผนกบัญชี

๓. แผนกเงิน

๔. แผนกพัสดุ

ค. กองประชาสัมพันธ์แบ่งออกเป็น ๒ แผนก

๑. แผนกโฆษก

๒. แผนกแพร่ข่าว

ง. กองสวัสดิการแบ่งออกเป็น ๓ แผนก

๑. แผนกบุคคลากรประจำ

๒. แผนกอดีตพนักงาน

๓. แผนกครอบครัวและผู้อาศัย

๔. สำนักงานกรรมการพัฒนาการขนส่งทางทะเลแบ่งออกเป็น ๘ กอง

ก. กองกลางแบ่งออกเป็น ๓ แผนก

๑. แผนกโต้ตอบ

๒. แผนกรับ — ส่ง

๓. แผนกเก็บ

ข. กองคลังแบ่งออกเป็น ๔ แผนก

๑. แผนกบัญชี

๒. แผนกรับ — ส่ง

๓. แผนกงบประมาณ

๔. แผนกพัสดุ

ค. กองการรับแจ้งแบ่งออกเป็น ๓ พวก

๑. แผนกจดใหม่และแก้ไข

๒. แผนกจัดระดับ

๓. แผนกตรวจสอบ

ง. กองรักษาทำเนียบแบ่งออกเป็น ๗ แผนก

๑. แผนกเรือจร

๒. แผนกเรือสายประจำ

๓. แผนกเรือบริการพิเศษ

๔. แผนกเรือขนของเหลว

๕. แผนกเรือลำเลียงชายฝั่ง

๖. แผนกเรือลำเลียงแม่น้ำลำคลอง

๗. แผนกเรือเช่า

จ. กองควบคุมองค์การบริการแบ่งออกเป็น ๕ แผนก

๑. แผนกบริษัทหรือสาขา

๒. แผนกตัวแทน

๓. แผนกตัวแทนการเช่า

๔. แผนกตัวแทน รับ – ส่งสินค้า

๔. แผนกผู้แทนเช่าหรือขายเรือ

ฉ. กองการอัตราค่าระวางและค่าโดยสารแบ่งออกเป็น ๔ แผนก

๑. แผนกอัตราพิเศษ

๒. แผนกการสอบสวน

๓. แผนกเงินคืน

๔. แผนกตรวจสอบ

ช. กองการกฎหมายแบ่งออกเป็น ๕ แผนก

๑. แผนกการฟ้องคดีและสอบสวน

๒. แผนกนิติการ

๓. แผนกวินิจฉัยสัญญา

๔. แผนกกฎหมาย

๕. แผนกไกล่เกลี่ยและชี้ขาด

ซ. กองควบคุมการบัญชีแบ่งออกเป็นสายปฏิบัติงานตามความจำเป็น

๕. กรมวิเทศสัมพันธ์ทางทะเลแบ่งออกเป็น ๕ กอง

ก. สำนักงานเลขานุการกรมแบ่งออกเป็น ๒ แผนก

๑. แผนกสารบรรณ

๒. แผนกคลัง

ข. กองสัญญาทางสมุทรระหว่างประเทศ แบ่งออกเป็น ๓ แผนก

๑. แผนกข้อตกลงนานาชาติ

๒. แผนกสัญญาสองฝ่าย

๓. แผนกกฎหมายสมุทร

ค. กองร่วมมือทางสมุทร แบ่งออกเป็น ๓ แผนก

๑. แผนกเดินเรือค้าร่วม

๒. แผนกสมาคมพิเศษ

๓. แผนกที่ปรึกษาผู้สั่งและส่งสินค้า

ง. กองสัมพันธ์องค์การนานาชาติแบ่งออกเป็น ๒ แผนก

๑. แผนกการอนุเคราะห์

๒. แผนกประสานงาน

จ. กองสัมพันธ์องค์การเอกชน แบ่งออกเป็น ๒ แผนก

๑. แผนกชมรม

๒. แผนกร่วมสมาน

๖. กรมควบคุมกิจการบนฝั่งแบ่งออกเป็น ๖ กอง

ก. สำนักงานเลขานุการกรมแบ่งออกเป็น ๒ แผนก

๑. แผนกสารบรรณ

๒. แผนกคลัง

ข. กองตรวจแบ่งออกเป็น ๔ แผนก

๑. แผนกตรวจเรือชายฝั่ง

๒. แผนกตรวจเรือลำเลียง

๓. แผนกตรวจผู้ขนถ่าย — บรรทุก

๔. แผนกตรวจผู้ส่งเสบียง

ค. กองควบคุมประสานงาน แบ่งออกเป็น ๒ แผนก

๑. แผนกนายจ้าง--ลูกจ้าง

๒. แผนกควบคุมสหพันธ์และสหกรณ์

ง. กองโรงเก็บสินค้า แบ่งออกเป็น ๓ แผนก

๑. แผนกโรงพักสินค้า

๒. แผนกห้องเย็น

๓. แผนกยุ้ง—ฉาง

จ. กองการท่าและแหล่งบรรทุก แบ่งออกเป็น ๒ แผนก

๑. แผนกส่งเสริม—ขยาย

๒. แผนกกิจการช่วยเหลือ

ฉ. กองควบคุมประสานการขนส่ง แบ่งออกเป็น ๔ แผนก

๑. แผนกประสานงานเรือทะเล—เรือชายฝั่ง

๒. แผนกประสานงานเรือทะเล—เรือแม่น้ำ

๓. แผนกประสานงานทางน้ำ—รถไฟ

๔. แผนกประสานงานเรือกับรถบรรทุก

๗. สำนักงานสมุทรสนเทศกลางแบ่งออกเป็น ๕ กอง

ก. กองกลาง แบ่งออกเป็น ๓ แผนก

๑. แผนกสารบรรณ

๒. แผนกคลัง

๓. แผนกเก็บ

ข. กองข่าวต่างประเทศ แบ่งออกเป็น ๔ แผนก

๑. แผนกการสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

๒. แผนกการพัฒนาการทางเทคนิค

๓. แผนกการเคลื่อนไหวทางการค้า

๔. แผนกมนุษย์วิทยา

ค. กองเผยแพร่วิชาการ แบ่งออกเป็น ๔ แผนก

๑. แผนกหลักสูตร

๒. แผนกเผยแพร่

๓. แผนกตรวจ

๔. แผนกสัมพันธ์กับสถาบันการศึกษา

ง. กองสะสมตำรา แบ่งออกเป็น ๓ แผนก

๑. แผนกห้องสมุด

๒. แผนกบรรณาธิการ

๓. แผนกสถิติสมุทร

จ. กองการพัฒนาการภายใน แบ่งออกเป็น ๓ แผนก

๑. แผนกดัชนีการผลิต

๒. แผนกการจ้างเหมา

๓. แผนกอัตราค่าระวาง

๘. กองควบคุมสถาบันพิเศษแบ่งออกเป็น ๖ กอง

ก. สำนักงานเลขานุการกรม แบ่งออกเป็น ๒ แผนก

๑. แผนกสารบรรณ

๒. แผนกคลัง

ข. กองควบคุมนโยบาย แบ่งออกเป็น ๒ แผนก

๑. แผนกการแจ้ง

๒. แผนกตรวจสัญญา

ค. กองตรวจการเงินแบ่งออกเป็นสายตามความจำเป็น

ง. กองรายงานแบ่งออกเป็น ๒ แผนก

๑. แผนกเผยแพร่

๒. แผนกโฆษณา

จ. กองช่วยเหลือติดต่อแบ่งออกเป็น ๒ แผนก

๑. แผนกตลาด

๒. แผนกช่วยติดต่อ

ฉ. กองสหธุรการ แบ่งออกเป็น ๓ แผนก

๑. แผนกธุรกิจเอกชน

๒. แผนกรัฐวิสาหกิจ

๓. แผนกธุรกิจต่างประเทศ

๙. สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวีแห่งชาติ แบ่งออกเป็น ๗ กอง

ก. กองกลาง แบ่งออกเป็น ๓ แผนก

๑. แผนกโต้ตอบ

๒. แผนกรับ—ส่ง

๓. แผนกการเลขานุการ

ข. กองคลัง แบ่งออกเป็น ๕ แผนก

๑. แผนกบัญชี

๒. แผนกการเงิน

๓. แผนกพัสดุ

๔. แผนกรัฏฐานุเคราะห์

๕. แผนกตรวจบัญชี

ค. กองรักษาทำเบียบ แบ่งออกเป็น ๗ แผนก

๑. แผนกเรือโดยสาร

๒. แผนกเรือขนสินค้าทั่วไป

๓. แผนกเรือสินค้าเหลว

๔. แผนกเรือขนสินค้าพิเศษ

๕. แผนกเรือลำเลียง

๖. แผนกเรือหาปลา

๗. แผนกเรือห้องเย็นและปรับอากาศ

ง. กองประสานงาน แบ่งออกเป็น ๔ แผนก

๑. แผนกลูกทะเล

๒. แผนกอบรม

๓. แผนกสวัสดิการ

๔. แผนกประสานแรงงาน

จ. กองส่งเสริมกิจการ แบ่งออกเป็น ๔ แผนก

๑. แผนกสัญญา

๒. แผนกร่วมธุรกิจ

๓. แผนกจัดสรรค์

๔. แผนกเสี่ยงยามวิกฤติ

ฉ. กองระดมทุน แบ่งออกเป็น ๔ แผก

๑. แผนกปลูกความนิยม

๒. แผนกช่วยเหลือการลงทุน

๓. แผนกควบคุมการประกันภัย

๔. แผนกค่าชดเชยทดแทนงานของรัฐ

ช. กองส่งเสริมอุตสาหกิจการต่อและซ่อมเรือ แบ่งออกเป็น ๔ แผนก

๑, แผนกสถาปัตย์กรรมนาวี

๒. แผนกวิศวกรรมทะเล

๓. แผนกประมาณการ

๔. แผนกส่งเสริมอู่และโรงซ่อม

บทที่ ๘

แผนการประสานงานกับต่างประเทศและองค์การนานาชาติ

เรื่องของการเดินเรือตามที่ได้กล่าวมา แล้วตั้งแต่ ต้นว่าเป็น เรื่องที่ เกี่ยวพันกัน ระหว่างชาตินับแต่การดำเนินงานในทางพฤตินัยและมาจนถึงการดำเนินงานตามนิตินัย การแข่งขันกันก็ตาม การจับกลุ่มร่วมมือกันก็ตาม เป็นเรื่องที่ล้วนนำเอาการบริหารงานของประเทศเข้ามาพัวพันกับธุรกิจของเอกชน เกือบจะกล่าวได้ว่ามากกว่าธุรกิจอื่นใดทั้งสิ้น การแบ่งแหล่งหาสินค้าของผู้เดินเรือในสมัยโบราณได้นำประเทศชาติเข้าสู่การเผชิญหน้าซึ่งกันและกันดังเช่นประเทศอังกฤษ เสปญ ปอร์ตุเกต ฝรั่งเศส ในสมัยค้าเมืองขึ้น หรือแม้ก่อนนั้นเนื่องไปจนกระทั่งโบราณกาล รัฐต่าง ๆ ก็ต้องเข้าสนับสนุนอยู่เบื้องหลังการเดินเรือของตนทั้งนั้น ไม่ว่าจะเป็นชาวโฟเนเซี่ยน ชาวอียิปต์ หรือชาวกรีก และต่อมาในเมื่อมนุษย์ได้เริ่มสังวรณ์ถึงผลอันไร้ค่าของการประหัตประหารซึ่งกันและกัน ตัวต่อตัวเล็ก ๆ น้อย ๆ ต่างเห็นประโยชน์ในการร่วมมือกันสร้างกำลังจะปอกลอกผู้ที่เล็กกว่า หรือรวบรวมกันไว้เป็นฝ่าย ๆ เพื่อต่อสู้ให้สมน้ำสมเนื้อจะดีกว่า จึงเกิดเป็นการร่วมมือก่อร่างสร้างสมาคมต่าง ๆ ที่กีดกันผู้อื่นเพื่อให้วงการค้าตกอยู่ในมือของพวกตนเองหมด จนสืบเนื่องเป็นลำดับกันมาเช่นนี้ เท่าที่ปรากฏเคยมีประเทศเล็ก ๆ ในทวีปอเมริกาใต้ได้ร่วมทุนกันสร้างบริษัทเดินเรือขึ้น แต่แล้วการที่ประเทศเหล่านั้นต่างก็มีสินค้าคล้ายคลึงกันมีตลาดก็แหล่งเดียวกันและการค้าก็ต้องแข่งขันกัน งานชิ้นนั้นจึงต้องสลายไปในที่สุด ต่อมาก็มีการที่จะร่วมกำลังโดยทางรัฐหลาย ๆ อย่างที่ดำเนินงานระหว่างประเทศให้เป็นผลแก่การเดินเรือ เช่น ประเทศอินโดเนเซียกับประเทศฟิลิปปินส์ที่จะตั้งคณะข้าหลวง

ควบคุมบริหารงานสมุทร (JOINT COMMISSION ON MARITIME AFFAIRS) แต่แล้วโดยเหตุการผันแปรของการเมืองเรื่องต้องระงับไป การร่วมมือระหว่างนานาชาติในการเดินเรือนี้ที่ยังคงมีอยู่ก็เห็นจะมีประเทศต่อประเทศ เช่นประเทศอิสราเอลได้ร่วมมือกับประเทศฆานา และ ประเทศพม่า แต่แล้วผลก็ปรากฏว่าในเมื่อประเทศหนึ่งมีศัตรูในทางการเมืองและการค้าก็สะท้อนเป็นศัตรูในทางการค้ากับกิจการเดินเรือของอีกประเทศหนึ่งร่วมไปด้วย เช่น ประเทศต่าง ๆ ในเครือของกลุ่มมุสลิมได้ปรากฏเป็นอุปสรรคต่อเรือค้าของบรรดาประเทศต่าง ๆ ที่มีประเทศอิสราเอลหนุนหลังอยู่ ความสำเร็จของการร่วมมือในการเดินเรือระหว่างชาติที่จะกล่าวได้เป็นอย่างดีก็คือ การร่วมมือของบริษัทเดินเรือแห่งประเทศที่มีสมาคมการค้าและการอุตสาหกรรม (CARTEL) ซึ่งมีวงจรควบคุมชีวิตของอุตสาหกิจอย่างแน่นแฟ้นหนุนหลังอยู่ และประเทศที่ได้สร้างกิจการเดินเรือมาเป็นเวลานานซึ่งเห็นว่ากิจการเดินเรือเป็นเครื่องเลี้ยงปากเลี้ยงท้องอันจำเป็นอย่างยวดยิ่ง และเพื่อที่จะควบคุมให้การค้าประเภทนี้อยู่ในกำมือของตนอย่างสิ้นเชิง แม้แต่บนอาณาเขตที่ใคร ๆ ก็ถือว่าเป็นของกลาง แม้แต่ในเมืองท่าที่เป็นแผ่นดินของคนอื่น แม้แต่ในสินค้าที่ชาติอื่นเป็นผู้ผลิต หรือแม้แต่ในสิ่งของที่ชาติอื่นจำเป็นอาศัยเครื่องบริโภค และโดยรายได้อันมหาศาลที่มองเห็นอย่างแน่ชัดเช่นนี้นับได้ว่าเป็นจุดเริ่มต้นที่ปฏิบัติกันอยู่แต่ดั้งเดิม และดำเนินการต่อมาจนเป็นความสำเร็จของบรรดาชมรมเดินเรือต่าง ๆ ที่ได้จัดตั้งขึ้นและส่วนมากก็ประสานกัน จริงอยู่อาจมีผู้อื่นที่อาจได้รับความเมตตาให้ได้รับการเข้าร่วมเป็นสมาชิกแห่งชมรมบ้าง แต่ก็คงถือเป็นเพียงสมุนน้อยที่ถูกจำกัดอำนาจ จำกัดสิทธิ์และจำกัดการปฏิบัติงานโดยหลักเกณฑ์ของธรรมนูญได้รับเลี้ยงรับป้อนให้ยังพอหายใจได้อยู่ แต่มิให้ขยายตัวจนมีอำนาจทัดเทียมหรือเป็นภัยแก่เขาได้ เว้นเสียแต่อำนาจนั้นจะได้มาโดยพลานุภาพเรียกร้องขึ้นเองมากกว่าอ้างเหตุหรือผลหรือขอร้องเพียงลมปากเพื่อความปราณี ดังเช่นสายการเดินเรือของประเทศญี่ปุ่นซึ่งเคยประสพอุปสรรคนานับประการในการร่วมชมรมกับ

สายการเดินเรือทั้งของยุโรป และทั้งของอเมริกาเมื่อริเริ่ม ซึ่งต้องต่อสู้เพื่อหาที่ของตนด้วยพละกำลัง และแม้แต่ภายหลังมหายุทธสงครามโลก ครั้งที่สองนี่เองก็ ปรากฏว่าประเทศญี่ปุ่นก็ต้องต่อสู้อีกเพื่อการที่จะกลับเข้าอยู่ในฐานะเดิม ซึ่งก็ต้องใช้พลานุภาพในทางการค้าในทางเศรษฐกิจจนบรรลุชัยชนะมาสู่ตน และก็ยังรักษาสภาพเป็นของตนไว้ได้ตราบเท่าปัจจุบันนี้

ตามเหตุผลและเรื่องราวที่ได้กล่าวมาในวรรคต้นของบทนี้ ก็เพื่อเป็นบรรทัดฐานแสดงให้เห็นว่าการร่วมมือในการเดินเรือนั้นเป็นสิ่งจำเป็น เป็นสิ่งที่ให้ประโยชน์แต่ในขณะเดียวกันก็เป็นสิ่งที่ทำได้ยากเป็นสิ่งที่มีอันตราย และถึงแม้ในบันทึกรายงานของกลุ่มผู้ชำนาญเกี่ยวกับการเดินเรือ และอัตราค่าระวางสินค้าทางทะเลขององค์การเศรษฐกิจแห่งเอเซียและตะวันออกไกลของสหประชาชาติ พ.ศ. ๒๕๐๘ ได้แนะนำไว้ให้ชาติต่าง ๆ พยายามสร้างพาณิชย์นาวีของตนเองขึ้น โดยกล่าวถึงการร่วมมือในการอบรมตนและในการสร้างเรือ แต่ก็ไม่กล้าที่จะแนะนำในการที่จะให้ชาติต่าง ๆ ในอาณาเขต ขององค์การเศรษฐกิจ แห่งเอเซีย ตะวัน ออกไกลของ สห ประชาชาติให้ ร่วมกำลังกันได้ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะสมาชิกส่วนหนึ่งขององค์การนี้ประกอบด้วยผู้ที่มีฐานะในทางการพัฒนาการทางทะเลแตกต่างกันอย่างมากมายและอีกหลายประเทศก็เป็นประ-เทศที่ทรงไว้ซึ่งอานุภาพทางทะเลอยู่ด้วย แต่อย่างไรก็ตามก็ได้มีข้อแนะไว้ว่ากิจการแห่ง พาณิชย์นาวี ของประเทศใดที่จะตั้งขึ้น จะต้องเป็นเรื่องที่รัฐบาล กางขา อ้าปีกเข้าอุ้มชูทั้งนั้น ทั้งนี้ก็เพราะในปัจจุบันความรู้สึกของการใช้สิทธิ์แห่งทะเลหลวงนั้นทุกชาติที่ตื่นตัวและมีอธิปไตยของตนเองขึ้นมาและคนทุก ๆ รุ่น นับแต่นี้ต่อไปจะต้องรู้สึกว่าตนจะต้องมีสิทธิ์โดยสมบูรณ์ที่จะทำมาหากินในแหล่งทะเลหลวง เพื่อป้อนปากป้อนท้องของประชากรตาดำ ๆ ของประเทศตน ทั้งในการค้า ประจักษ์และการค้าจำบัง ฉะนั้นการที่ชาติหนึ่งชาติใด หรือกลุ่มหนึ่งกลุ่มใดจะมาทำการผูกสิทธิ์ท้องทะเลหลวงดังเช่นสมัยหนึ่งสันตปาปาแห่งยุโรปเคยกระทำการแบ่งโลกให้แก่ประเทศนั้นประเทศนี้

ก็คงจะกระทำต่อไปอีกไม่ได้เพราะอย่างน้อยก็คงจะไม่มีชาติใดชาติหนึ่งยอมชนิดสิโรราบคาบแก้ว และวันหนึ่งเรื่องของชมรมการเดินเรือซึ่งในขณะนี้อยู่ในกำมือของบรรดาผู้ค้าที่ได้รับการสนับสนุนโดยอาศัยอิทธิพลของรัฐจะต้องดัดแปลงผันแปรไปเป็นกิจการของสายการเดินเรือแห่งชาติ (NATIONAL LINES) และประสานกันโดยมีหลักแห่งอธิปไตยของชาติเป็นเครื่องสนับสนุนผูกมัดโดยสนธิสัญญาระหว่างประเทศ

ก. ประสานกับองค์การสากลระหว่างประเทศโดยเฉพาะองค์การเศรษฐกิจแห่งเอเซียและตะวันออกไกลของสหประชาชาติ

เมื่อประเทศไทยได้ตกลงใจที่จะสร้างพาณิชย์นาวีโดยมุ่งเข็มไว้ว่า เพื่อที่จะหาสถานะของเราเองภายใต้ดวงอาทิตย์ (A PLACE UNDER A SUN) เพื่อที่จะขจัดค่าใช้จ่ายอันใหญ่หลวงนับพัน ๆ ล้านบาท ซึ่งเราต้องเสียไปในปีหนึ่ง ๆ ให้ได้กลับคืนมาจากสถานที่ ๆ เป็นกลาง ซึ่งได้รับรู้กันโดยทั่วไปแล้วในโลกไม่มีผู้ใดมีอภิสิทธิ์ และหากได้สร้างเครื่องทำมาหากินให้แก่คนของเราในอุตสาหกิจใหม่ (หรือเก่าแต่ขยายตัวให้ทันเพื่อนบ้าน) และอุตสาหกิจอื่น ๆ ที่เป็นส่วนประกอบสืบเนื่องกันต่อไป การกระทำนี้ไม่ใช่การกระทำที่แฝงเจตนามุ่งหมายปลายทางทำลายผู้อื่น แต่เป็นการเรียกร้องเพื่อสิทธิ์แห่งความชอบธรรม ฉนั้นการกระทำนี้จึงอยู่ในข่ายที่จะขอความสนับสนุนขององค์การใดที่เป็นสากล และที่เป็นมิตรที่จะช่วยเหลืออนุเคราะห์ให้ดำเนินการได้ โดยจะขอความร่วมมือในการสร้างสรรค์เพื่อถางทางไปสู่ความสำเร็จ เช่นในทางเงินทุนหากจำเป็นหรืออาจไม่จำเป็นก็ได้ ประเทศไทยน่าจะเจรจาขอความช่วยเหลือจากองค์การธนาคารพัฒนาการแห่งเอเซีย ซึ่งไทยเราก็ได้ร่วมเป็นผู้ก่อการและถือหุ้นในการหาเงินสร้างและต่อเรือ และในการต่อเรือนี้ก็อาจขอความอนุเคราะห์จากมิตรประเทศที่รับทำการสร้างเรือเช่น ญี่ปุ่น เยอรมนีตะวันตก สวีเดน อิตาลี สหราชอาณาจักร เหล่านี้ ซึ่งล้วนเป็นมิตรประเทศให้ได้รับเครดิตในระยะยาวเพื่อการ

สั่งสร้างเรือและสามารถที่จะใช้วิธีจ่ายเงินคืน โดยการหารายได้จากเรือนั้นตามแนวทางของการเช่าและให้เช่าเรือดังที่ได้เสนอไว้ในบทก่อน ๆ

ขอความช่วยเหลือจากทางองค์การเศรษฐกิจและเอเซียและตะวันออกไกลของสหประชาชาติในด้านสถานการศึกษาอบรมในทางวิชาการตลอดจนเครื่องมือนานาประการพร้อมทั้งผู้ที่ทรงไว้ซึ่งความรู้มาช่วยสั่งสอนบ้างตามสมควร เพื่อมาสร้างสถานการศึกษาสำหรับพาณิชย์นาวีในทางธุรกิจการเดินเรือ ในทางวิศวกรสมุทร ในทางสถาปัตยกรรมนาวี และในทางอื่น ๆ ภายใต้สถานการศึกษาในความควบคุมดูแลของราชนาวีไทยดังได้กล่าวไว้แล้วในบทก่อน ๆ และในเรื่องนี้คลุมไปถึงกิจการทางทะเลอื่น ๆ เช่นการประมงและเรือชนิดต่าง ๆ ที่จำเป็นจะต้องมี ซึ่งทางสหประชาชาติเคยช่วยเหลือประเทศอื่น ๆ มาแล้วอย่างมากมาย และตลอดจนขอความช่วยเหลือจากประเทศที่เป็นมิตรซึ่งได้ดำเนินการพัฒนาการในเรื่องที่ไปไกลแล้วในการนี้ และมีใจโอบอ้อมอารีจะช่วยเหลือให้ได้ส่งนักศึกษาในวิชาการต่าง ๆ ในชั้นสูง ในขณะที่สถานศึกษาของเรายังไม่พร้อม เช่นในประเทศอังกฤษ นอร์เวย์ เดนมาร์ค สวีเด็น สหรัฐ-อเมริกา อินเดีย และจีน ดังที่ได้เคยกล่าวมาแล้วเช่นกัน

ข. การดำเนินงานเพื่อประสานงานของสมาคมอาสา

สำหรับงานชิ้นหนึ่งซึ่งประเทศไทยเราได้วางรากฐานไว้เป็นอย่างดีเกี่ยวกับการที่จะร่วมมือกับประเทศใกล้เคียงและที่จะขยายตัวพัฒนาการในทางเศรษฐกิจ คือ อุดมการณ์แห่งสมาคมอาสา ซึ่งผู้เสนอไม่ทราบว่าเจตนาของฝ่ายใดมีแค่ไหนสำหรับการเดินเรือ เพราะเหตุว่าต่างฝ่ายอาจมีทัศนะแตกต่างกัน และอาจอำนวยผลให้มากน้อยกว่ากัน และหากดำเนินงานให้ถูกต้องแล้ว อาจเป็นกำลังที่ดี เป็นรากฐานการรวมกลุ่มการเดินเรือให้เป็นประโยชน์แก่ประเทศได้ ในขั้นแรกมีการดำริจะตั้งสมาคม

อาสาขึ้นนั้น เท่าที่ได้ทราบ ทางประเทศฟิลิปปินส์มีกองเรือมากกว่าประเทศอื่น มีสมาคมเจ้าของเรือซึ่งมีอุดมการณ์แตกต่างกันประมาณ ๓ กลุ่มใหญ่ ล้วนแข่งขันซึ่งกันและกัน กลุ่มเจ้าของเรือเหล่านี้ต่างได้รับการสนับสนุนจากกลุ่มการเมือง ได้รับส่วนแบ่งในเรื่องเรือซึ่งเป็นผลมาจากปฏิกรรมสงคราม และสามารถสร้างพาณิชย์นาวีขนาดงดงามพอใช้ นอกจากนี้ยังมีทุนจีนซึ่งเข้าสมทบเป็นฟิลิปปินส์แปลงเข้าไปอีก ทำให้แข็งขึ้น และทุนอเมริกัน เป็นการร่วมทุนที่มีรากฐานแข็งแรงดี ประเทศฟิลิปปินส์มีเรือใหม่ ๆ สำหรับเดินสมุทรที่มีความเร็วพอที่จะแข่งขันกับบรรดาเรือค้าสมัยใหม่ได้ฉะนั้น หากสมาคมอาสาจะให้สิทธิ์แก่เรือเหล่านี้ได้เข้ามาวิ่งโดยทัดเทียมกันทุกประเทศแล้ว ฟิลิปปินส์จะเข้าครองการค้าทางทะเลของสมาคมอาสาได้โดยง่าย สำหรับประเทศมาเลเซียนั้นแต่เดิมปรากฏว่าเกือบจะไม่มีเรือเดินทะเลเลย เพราะทั้งการค้าและอิทธิพลของการเดินเรืออังกฤษได้เข้าครอบงำอยู่มาก แต่เท่าที่เคยทราบก็ได้มีพ่อค้าจีนนานยางที่มีศูนย์การค้าอยู่ทางสิงคโปร์ ได้พยายามวิ่งเต้นจัดตั้งบริษัทเรือโดยร่วมทุนกับชาวยุโรป และก็ทราบว่าขณะนี้ก็ยังมิได้ทอดทิ้งเจตนารมย์อันนี้ นอกจากกล่าวแล้วยังได้ทราบเพิ่มเติมมาอีกว่ามีพวกชนมาเลเซียกลุ่มหนึ่งร่วมกับนายทุนชาวอาหรับแถวตะวัน-ออกกลาง ก็อยู่ในระหว่างการดำริที่จะจัดตั้งบริษัทเรือขึ้นเช่นกัน และบัดเดี๋ยวนี้ปรากฏว่ามีผู้ยิ่งใหญ่ในทางธุรกิจการเดินเรือผู้หนึ่งเป็นชาวจีน ซึ่งโลกแห่งพาณิชย์นาวีรับรู้ว่าเขาเป็นมหาบุรุษ (TYCOON) ในทางนี้ ได้มามีส่วนในการตั้งบริษัทเรือขึ้นในมาเลเซีย ชื่อว่า "MALAYSIA MARINE CORPORATION" มีเรือใหญ่และใหม่ต่อจากประเทศญี่ปุ่น มีความเร็วสูงขนาดสำหรับเดินสมุทรอย่างชนิดที่เรียกกันในหมู่ชาวเรือว่า แบบกระทัดรัด ((HANDY SIZE) และติดตั้งเครื่องจักรกลทุ่นแรงอัตโนมัติด้วย สาเหตุที่น่าสนใจและต้องนำมากล่าวก็คือ เรือของบริษัทนี้ได้นำเข้าสมทบกับเรืออีกส่วนหนึ่งของบริษัท "ORIENT OVERSEAS LINES" ซึ่งอยู่ในเครือเจ้าของเรือที่เป็นมหาบุรุษคนเดียวกัน และขณะนี้ได้เริ่มนำเข้ามาเดินรับบริการในประเทศไทยแล้ว สำหรับบริษัท "ORIENT OVERSEAS LINES" นี้ เมื่อเริ่ม

เปิดทำการเป็นครั้งแรกกับประเทศไทย ได้นำเรือชนิดเก่า ๆ ครั้งสงครามโลกครั้งที่สอง คือเรือชนิด "LIBERTY" ฉวยโอกาสเข้ามาขนสินค้าจากประเทศไทยไปสหรัฐอเมริกา ในขณะที่เรือของชมรมกำลังขึ้นอัตราค่าระวางสินค้า และบัดนี้ได้นำเรือใหม่ชนิดที่หนึ่งเข้ามาวิ่ง ซึ่งอาจเป็นเพราะเห็นเป็นโอกาสเอาสินค้าจากแหล่งนี้ คือประเทศไทยดีขึ้น และมองเห็นความจำเป็นที่จะต้องใช้เรือที่มีความเร็วสูงเข้าแข่งขัน ส่วนสายการเดินเรืออื่น ๆ เช่น MAERSK LINE, STATE LINE, E.A.C. LINE ต่างก็ได้นำเรือชั้นดีเข้ามาวิ่งอยู่แล้วเช่นกัน ฉะนั้นจึงเป็นเรื่องที่น่าสังเกตยิ่งว่า เรือของบริษัท "ORIENT OVERSEAS LINES" นี้ หน่วยราชการแห่งหนึ่งของเราได้เคยแนะนำให้พ่อค้าไทยใช้ขนสินค้าไปยังสหรัฐอเมริกา ดังนั้นเมื่อเรือซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพาณิชย์นาวีแห่งมาเลเซียเข้ามาวิ่งรับสินค้าอยู่ด้วย ก็ย่อมหมายความว่าทางราชการของเราเองจะเป็นผู้ส่งเสริมให้พาณิชย์นาวีของมาเลเซียได้ก้าวไปก่อนที่พาณิชย์นาวีของไทยเราเองจะได้เข้ามาเดินเพื่อรับสินค้าของเราเองและจะต้องแข่งกับเขาด้วย

การที่จะดำเนินงานตามเจตนารมณ์ของสมาคมอาสา ได้มีผู้ออกความเห็นว่าที่สิงคโปร์จะตั้งสายการเดินเรือของอาเซียตะวันออกเฉียงใต้ขึ้น โดยกล่าวในที่ประชุมที่ญี่ปุ่นเมื่อเร็ว ๆ นี้ และจะให้บริษัทเรือนี้เป็นบริษัทเรือที่บริการอย่างอิสระ ไม่ถือเอาอัตราค่าระวางของสายการเดินเรือของชมรมใด ๆ เลย ซึ่งถ้าหากฟังดูเพียงเผิน ๆ ก็เพราะดี แต่ถ้าจะพิจารณาอย่างถ่องแท้ลงไปแล้วสำหรับประเทศไทยก็จะเป็นเรื่องหยิบเงินจากกระเป๋าของตนเอง และแทนที่จะเอาไปใส่กระเป๋านาย ก. ก็จะเอาไปใส่กระเป๋านาย ข. เท่านั้น เพราะจะเท่ากับเป็นการให้ธุรกิจแก่ประเทศที่มีเรือมากซึ่งอยู่ใกล้เคียงและนักธุรกิจที่ควบคุมท่าเรือส่วนใหญ่ ซึ่งก็จะเป็นฮ่องกงและสิงคโปร์ แต่ไม่ใช่กรุงเทพ ฯ และหากจะสร้างบริษัทเรือขึ้น แม้จะให้ประเทศต่าง ๆ ถือหุ้นก็จะเป็นเพียงได้ผลกำไรของบริษัทเท่านั้น ไม่อำนวยเศรษฐกิจอันยิ่งใหญ่ให้แก่ประเทศเราเลย

ฉะนั้น เพื่อกันความล้มเหลวของการประสานงาน จึงควรตัดปัญหาในเรื่องการจัดตั้งบริษัทร่วมกันสำหรับประเทศใกล้เคียง เพราะได้เคยสลายมาแล้ว และก็จะต้องสลายต่อไป

การประสานงานของสมาคมอาสาในส่วนการเดินเรือจึงเห็นควรมีได้และควรจะทำได้เป็นอย่างดี ก็คือการประสานงานในลักษณะสมทบกัน โดยแบ่งเป็นสัดเป็นส่วนแก่บรรดาประเทศที่เป็นสมาชิกที่มีเรือเท่าเทียมกัน เดินภายใต้ธงของตนเองและมีอัตราค่าระวางกำหนดไว้ในระดับเดียวกันพอให้พอเหมาะพอควรกัน หรืออีกนัยหนึ่งก็คือตั้งสมาคมการเดินเรือประจำสายของสมาคมอาสาอีกแห่งหนึ่งขึ้นเท่านั้น และควรมีข้อไขระบุว่า หากประเทศใดก็ตามไม่มีเรือครบถ้วนตามจำนวนสัดส่วนของตนแล้ว ก็เปิดโอกาสให้เช่าเรือที่มีลักษณะเหมาะสมมาใช้แทนได้ชั่วคราว ทั้งนี้ก็เพื่อเปิดจังหวะแก่สมาชิกที่ยังไม่ได้ขยายตัวได้ขยายตนขึ้นให้เต็มที่

ค. ประสานงานการเดินเรือกับประเทศใกล้เคียงที่มีปัญหาคล้ายคลึงกัน

ปัญหาเรื่องการขนส่งสินค้าทางทะเลของประเทศใกล้เคียงที่มีสินค้าออกคล้ายคลึงกันนี้ เป็นปัญหาที่ไม่ง่ายนักที่จะขบคิด เพราะภูมิลักษณะของบรรดาประเทศที่อยู่ใกล้เคียงกันก็ย่อมจะต้องมีสินค้าคือพืชผลที่คล้ายคลึงกัน และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง บรรดาประเทศที่มีอยู่ในข่ายแห่งสมาคมอาสาด้วยกันแล้ว การประสานงานมากไปย่อมกระทบกระเทือนถึงสมาชิกผู้อื่น ฉะนั้น การที่จะแก้ปัญหาได้อย่างดี ก็คือการขยายวงการของสมาคมอาสาออกไปคลุมถึงประเทศที่มีปัญหาการเดินเรือเหมือนกัน แต่ทั้งนี้จะต้องมองแต่เฉพาะในแง่ของการเดินเรือ หากกลุ่มของประเทศเหล่านั้นต่างมีการแย่งตลาดกันเองขึ้นจนเกินสมควรแล้ว ก็น่าจะเป็นกำลังที่จะรักษาระดับอัตราค่าระวางทั่ว ๆ ไปได้เป็นอย่างดี.

ง. ประสานงานกับประเทศที่ติดขัดในการขยายพาณิชย์นาวีของตน แต่เป็นตลาดที่ดีของไทย

โอกาสที่เปิดให้สำหรับประเทศไทยที่จะขยับขยายตัวในการก่อร่างสร้างตนทางพาณิชย์นาวีนั้น ยังมีอีกแนวหนึ่งคือ การร่วมมือกับประเทศที่เป็นมิตรและโดยปกติเป็นตลาดจำหน่ายสินค้าของไทยด้วย และโดยที่สภาพแวดล้อมของการเศรษฐกิจ ของการเมือง ของการทหาร ซึ่งเป็นการจับกลุ่มกันอยู่ในปัจจุบันเป็นอุปสรรคไม่ให้บางประเทศสามารถที่จะขยายพาณิชย์นาวีของตัวออกไปได้เต็มกำลังที่ตัวมีอยู่ ครั้นจะอาศัยเพียงธงแห่งความสะดวกดังที่ทำกันอยู่อย่างมากมายแล้วก็เป็นเรื่องที่โจ่งแจ้งมากเกินไป อาจทำลายผลประโยชน์ซึ่งเป็นจุดเจตนาไว้ประการหนึ่งประการใดได้ นอกจากนี้ในเหตุผลของส่วนบุคคลผู้ยิ่งใหญ่ในทางกิจการเดินเรือทะเล (SHIPPING MAGNET) ใฝ่พยายามที่จะแยกเอา "ไข่" ของตนใส่ไว้ในหลาย ๆ ตระกร้า เพราะเรื่องของการเดินเรือนั้นเมื่อดำเนินแล้วย่อมเป็นธุรกิจอันใหญ่โตไม่ใช่ของปลีกย่อยอันเล็กน้อย แต่เกี่ยวกับทุนอันมหาศาลและเมื่อจำเป็นที่ผูกเข้ากับธงของชาติใดด้วยแล้ว การเมืองก็ต้องเข้าไปพัวพันอยู่ด้วยทันทีดังกล่าวแล้วในบทต้น ๆ ฉะนั้น อุปสรรคอาจปรากฏขึ้นกับธงหนึ่งธงใดก็ย่อมเป็นอุปสรรคของการค้าทางเรือของผู้นั้นด้วย เช่น ในกรณีย์ของเรือภายใต้ธงชาติกรีกซึ่งขนน้ำมันไปที่อาฟริกาเพื่อหลบหลีกการกีดกันของมหาประเทศในยุโรปและเพื่อเลี่ยงอุปสรรค จึงได้เปลี่ยนธงกลางทะเลเป็นธงของชาติปานามาซึ่งถือว่าเป็นธงของความสะดวก แต่เมื่อความกดดันทางการเมืองได้ถูกผลักดันเข้าสู่ประเทศปานามา ทำให้ประเทศปานามาต้องถอนทะเบียนก่อนที่เรือนั้นจะถึงท่าทำให้เกิดปัญหาอันยิ่งใหญ่ในการที่เรือจะเข้าจอดท่าของประเทศปอร์ตุเกต และขนถ่ายสินค้าของตนลงสู่ท่อลำเลียงต่อไปยังโรดีเซียได้ นี่เป็นเรื่องการขัดขวางระหว่างธง และก็ยังมีกรณีย์อื่นอีกซึ่งอาจต้องใช้เวลาค้นคว้าก็คงจะหาได้ เช่น กรณีย์เรือของจีนฝ่ายหนึ่งนำเรือเข้าไปในท่าของประเทศที่เป็นมิตรกับอีกฝ่ายหนึ่งเหล่านี้เป็นต้น ฉะนั้น โดย

เหตุนี้เอง บางประเทศและเจ้าของเรือบางแห่ง จึงพยายามขยายกิจการของตนโดยเข้าร่วมทุนกับประเทศที่ก่อร่างสร้างตัวขึ้นใหม่ร่วมกิจการงาน ร่วมผลกำไร แต่ทั้งนี้ก็หมายความว่าเรือเหล่านั้นเมื่อไปสังกัดอยู่ในธงของอีกประเทศหนึ่งแล้วย่อมอยู่ในความคุ้มครอง ควบคุม ส่งเสริม และสนับสนุนทั้งในทางพฤตินัยและทางนิตินัยของประเทศที่ตนสังกัด ดังเช่นเท่าที่เห็นมาแล้วมีบริษัทเรือจากสวีเด็นได้ไปลงทุนร่วมกับชาวบราซิลและตั้งบริษัทเรือขึ้นที่นั่น เยอรมนีมีบริษัทเรือร่วมกับชาวเปรูและทางด้านเอเซียนี้ก็มีอีกหลายต่อหลายกรณี เป็นที่น่าเสียดายว่าได้มีเจ้าของเรือที่สนใจจะมาสร้างบริษัทเดินเรือร่วมกับไทยเมื่อไม่นานมานี้ ได้มาศึกษาดูสภาพการณ์แต่ปรากฏว่าความพรักพร้อมของประเทศเราเกี่ยวกับกฎหมายทางทะเลที่จะให้ความคุ้มครองนั้นยังไม่ปรากฏขึ้น ความคุ้มครองการขนส่งทางทะเลก็ยังไม่ได้บัญญัติเรียบร้อย รวมทั้งข้อไขแห่งกฎหมายที่มีอยู่ เช่น ในพระราชบัญญัติเรือไทยก็กำหนดไว้อย่างรุนแรง ปิดโอกาสที่จะให้คนภายนอกมาร่วมลงทุนได้อย่างสะดวกนักเป็นพฤติการณ์ที่เกิดความท้อใจ และเท่าที่สงสัยดูเหมือนว่าเจ้าของเรือรายนี้ได้ไปสร้างบริษัทเรือร่วมทุนกับประเทศใกล้ ๆ บ้านเรานี่เอง มีดีอยู่ประการหนึ่งก็คือใน พ.ศ. ๒๕๐๗ เมื่อเดือนธันวาคม ประเทศไทยได้สามารถลบล้างข้อบัญญัติในทางภาษีศุลกากร ซึ่งเก็บภาษีแก่เรือทุกชนิดนับแต่มีระวางขับน้ำ ๕๐ ตัน ขึ้นไปเป็นมูลค่าร้อยละ ๕ ของราคา ซึ่งเคยเป็นเรื่องที่ทุกชาติทุกภาษาที่สนใจในธุรกิจทางทะเลต้องสะดุ้งงงงวยกันไปทั้งนั้น เพราะเป็นเรื่องที่กีดกันประเทศไทยเองในการที่จะสร้างเรือ หรือซื้อเรือเข้ามาอยู่ภายใต้ธงไทย ซึ่งผิดแผกไปจากต่างประเทศที่ต้องการขยายพาณิชย์นาวีของตนต่างยกเว้นภาษีโดยสิ้นเชิง หรือมีการให้ทุนสนับสนุนเรืออีกด้วยซ้ำไป โดยเหตุนี้การที่จะส่งเสริมพาณิชย์นาวีไทยให้ขยายตัวติดต่อกับประเทศที่ขยายตัวไม่ได้ทางทะเล ซึ่งอยู่ในข่ายกดดันของประเทศอื่น เช่น เยอรมนีหรือประเทศอื่นในยุโรปและบางประเทศที่ทางภูมิศาสตร์ไม่อำนวย หรือประเทศที่มีผู้ดำเนินกิจการธุรกิจทางเรือมาก แต่ภายในของประเทศเขาข้นตัวแล้วเหล่านี้ก็จะเป็นอีกหาทางหนึ่งที่จะสร้างพาณิชย์นาวีได้ ฉะนั้น การที่จะทำก็คือสร้าง

สรรค์ระเบียบข้อบังคับกำหนดกฎเกณฑ์ของเราให้สมบูรณ์โดยรวดเร็ว ความจริงธุรกิจประเภทนี้อาจไม่ใช่ของไทยเราร้อยละร้อย แต่การร่วมทุนขึ้นเช่นนี้ก็ยังดีกว่าที่ธุรกิจประเภทนี้จะไม่เกิดขึ้นเลย

จ. การช่วยเหลือพาณิชย์นาวีในการทำสัญญาระหว่างประเทศ

การทำสัญญาระหว่างประเทศในทางการค้าและการเดินเรือซึ่งเป็นการปฏิบัติอยู่เป็นประจำระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นสัญญาทวิภาคี (BILATERAL) หรือสัญญาพหุภาคี (MULTILATERAL) ซึ่งโดยปกติแล้ว การระมัดระวังก็คือ ไม่ให้ไทยเราเสียเปรียบในลักษณะเท่าเทียมกันเพราะอันที่จริงประเทศไทยรู้สึกว่าเป็นประเทศที่ดำเนินการงานมาด้วยความเป็นธรรมอย่างยิ่งยวด แต่ความเป็นธรรมบางอย่างนั้นมองดูโดยตัวหนังสืออาจให้ความเท่าเทียมตามนิตินัย แต่ตามพฤตินัยแล้วหาเป็นดังนัยนั้นไม่ เช่น สมมุติว่า เรือของสหราชอาณาจักรเข้ามาในประเทศไทยจะต้องได้รับการปฏิบัติเช่นเดียวกับเรือของไทย และเรือของไทยที่เข้าไปในท่าเรือของสหราชอาณาจักรก็จะได้รับการปฏิบัติเช่นเดียวกับเรือของสหราชอาณาจักร การเท่าเทียมดังนี้มองปราดเดียวก็เห็นว่างดงามดี แต่มีเรือไทยลำใดจะเข้าไปในท่าเรือของอังกฤษได้สินค้าอะไรบ้างที่เป็นของไทยจะไปโดยที่ไม่ใช่ของอังกฤษแล้ว ในปัจจุบันจะต้องลง ณ ท่าเรือที่แอมสเตอร์แดม หรือร๊อตเตอร์แดมและถ่ายขึ้นเรืออังกฤษอีกทอดหนึ่ง ส่วนสินค้าจากอังกฤษ ไม่ว่าจะมาโดยเรือของอังกฤษหรือโดยเรือใดชาติใดจะเข้ามาถึงท่าเรือคลองเตยหาที่จอดได้ทั้งสิ้น แต่ในขณะที่เรือไทยไปยุโรปจะหาที่จอดเทียบท่าไม่ได้ทั้งในอังกฤษและในประเทศอีกหลายแห่ง เว้นเสียแต่ที่มีท่าเรือของเทศบาลประจำเมือง ทั้งนี้จะด้วยเหตุผลใดก็ตาม ย่อมแสดงให้เห็นว่า มีการเท่าเทียมอย่างมีมากมีน้อยโดยอาจอ้างว่าเป็นปฏิบัติการของเอกชนบังหน้าเท่านั้น นอกจากนี้ยังมีสัญญาการซื้อขายที่พัวพันกับรัฐ การซื้อขายเหล่านี้โดยปกติระบุไปหาความสะดวกแห่งสินค้าที่ถึงมือเป็นส่วนใหญ่ โดยคำนึงถึงผลได้ผลเสียที่แอบแฝงบีบบังอยู่เบื้องหลังในบางประการ

ฉะนั้น ทุก ๆ สัญญาที่รัฐบาลทำหรือที่หน่วยราชการใดของรัฐบาลทำ หรือองค์การใดที่รัฐบาลสนับสนุนอยู่ทำ ควรระบุลงไปให้แน่ชัดถึงการขนส่งสินค้าเหล่านั้น ไม่ว่าจะเข้ามาในประเทศไทย หรือออกไปจากประเทศไทยให้อย่างน้อยร้อยละ ๕๐ อยู่ในอำนาจของไทยที่จะชี้เส้นทางเดินว่าจะเอามาอย่างไร ไม่จำเป็นที่แหล่งนั้นแหล่งนี้จะมีเรือไทยเดิน เพราะในการค้าขนส่งนี้การแลกเปลี่ยนสินค้าที่จะทำการขนส่งจากต่างแหล่ง ต่างเวลา ต่างผู้ขน สำหรับกับประเทศที่มีการเดินเรืออย่างใหญ่โตมีธุรกิจประจำมากมาย การเรียกร้องเช่นนี้อาจทำได้ไม่ยากและอาจมากกว่าร้อยละ ๕๐ ก็ยังได้ ทั้งนี้รวมทั้งวัตถุช่วยเหลือจากมหาประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกาซึ่งได้ให้ประเทศอื่นที่ตนช่วยเหลือขนสินค้าที่ส่งไปช่วยร้อยละ ๕๐ เช่นกัน สำหรับประเทศที่ไม่มีการเดินเรือเลยก็อาจทำได้โดยมีปัญหาน้อย เพราะคงไม่ทำให้ผิดแผกอะไรในราคาของสินค้าจะมีประเทศที่ต้องเกี่ยงงอนกันก็คงเป็นประเทศที่ยังอยู่ในระยะก่อร่างสร้างตนเท่านั้น

ฉ. ปรับปรุงวิธีการปฏิบัติในการออกเอกสารกำกับการค้า

เนื่องด้วยธุรกิจการเดินเรือของชาติเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับกิจการต่างประเทศมากเท่า ๆ กับการพาณิชย์ เพราะฉะนั้น ความสัมพันธ์ที่จะต้องดำเนินงานกับกระทรวงการต่างประเทศจึงต้องมีอยู่มาก การปรับปรุงทางฝ่ายนั้นจะช่วยเหลือสนับสนุนให้ความมั่นคงแก่พาณิชย์นาวี โดยเฉพาะงานอันเกี่ยวกับกิจการของสถานกงสุลในเมืองท่าต่าง ๆ เพราะสถานกงสุลนี้จะเป็นสถานที่ ๆ คุ้มครอง เป็นสถานที่ ๆ จะรับเรื่องราวการร้องทุกข์ เป็นสถานที่ ๆ จะขจัดอุปสรรคที่จะเกิดขึ้น เช่น การที่มีการขัดแย้งกันในเรือจะยอมให้มีการหยุดงานหรือขัดขืนอย่างใดนั้นย่อมทำไปไม่ได้ หรือจะอนุญาตความอยุติธรรมปรากฏอยู่ก็ไม่ได้อีกเช่นเดียวกัน ฉะนั้น ในเมื่อมีการขัดแย้งในเรือระหว่างทางเมื่อเรือนำถึงท่าเรือแรก คู่กรณีย์หรือผู้ที่ได้รับความเดือดร้อนก็อาจนำเรื่องไปร้องเรียนต่อกงสุล และกงสุลก็วินิจฉัยแนะนำจะถอนผู้ใดออกจากเรือหรือแนะนำมายังบริษัทเจ้าของเรือที่กรุงเทพ ฯ ให้เปลี่ยนตัวพนักงานใด ๆ เสีย

ทันที เพื่อป้องกันผลเสียก็อาจทำได้ เพื่อไม่ให้งานของเรือต้องชะงักงัน และนอกจากนี้สถานกงสุลยังมีหน้าที่จะต้องปฏิบัติกับเรือเป็นพะยานในการจ้างหรือเลิกจ้างลูกเรือตามข้อไขแห่งกฎหมายทะเลของประเทศ มีหน้าที่เกี่ยวแก่การออกเอกสารที่เกี่ยวแก่สินค้าต่าง ๆ ตามแต่จะได้มีกำหนดไว้เป็นประเพณีของการค้าขายของประเทศนั้น ๆ แต่สิ่งที่น่าจะคำนึงถึงว่าเป็นเอกสารที่สถานกงสุลไทยควรดำริสำหรับกำกับสินค้าที่ส่งเข้ามายังประเทศไทยคือเอกสารแสดงถิ่นกำเนิดของสินค้า (CERTIFICATE OF ORIGIN) เอกสารกำกับคุณภาพของสินค้า (CERTIFICATE OF QUALITY) และเอกสารกำกับการเดินทางผ่านของสินค้า (CONSULAR INVOICE) ทั้งนี้นอกจากจะเป็นเครื่องอำนวยผลประโยชน์ในทางการค้าแล้วยังจะสามารถช่วยในทางที่จะนำสินค้าลงสู่เรือของไทยได้ด้วยเช่นในเอกสารสินค้าผ่านที่จะต้องแสดงเหตุผลครบถ้วนว่าในขณะที่สินค้านั้นจะมายังประเทศมีเรือไทยจะมาได้หรือไม่ และหากไม่มาโดยเรือไทยก็เป็นเพราะเนื่องด้วยเหตุผลกลใด หากข้อขัดข้องเป็นเรื่องของการบกพร่องของทางฝ่ายเรือไทยก็จะได้ช่วย ในการที่จะได้แก้ไขสภาพของเรือไทยให้ดียิ่งขึ้น หรือเป็นเรื่องของการแสดงการกีดกันของการเดินเรือด้วยกัน แล้วก็จะได้ใช้เป็นหลักในการสร้างอากัปกริยาสนอง (RECIPROCATION) แต่ทั้งนี้ก็ย่อมจะไม่ใช้เป็นเครื่องมือกีดกันผู้อื่นอย่างจงใจ (DISCRIMINATION) ของทางฝ่ายไทยเรา

บทที่ ๙

ประสานงานกับคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเพื่ออุตสาหกรรม เพื่ออำนวยให้เกิดธุรกิจที่ประสงค์

ตามที่ได้กล่าวแนะมาหลายครั้งหลายหนในบริเฉทก่อน ๆ ถึงเรื่องการสร้างพาณิชย์นาวีไทยตลอดจนอุตสาหกิจประกอบเช่นอู่ต่อเรือ อู่ซ่อมเรือ การประมง โรงเก็บและพักสินค้าและสิ่งของในลักษณะต่าง ๆ เหล่านี้ ทุกอย่างล้วนเป็นเรื่องที่ทางฝ่ายผู้เสนอเห็นว่าควรจะเป็นอุตสาหกิจเอกชน แต่ทั้งนี้มีข้อเว้นว่าในบางกรณีรัฐอาจมีส่วนร่วมเพื่อพิจารณาการจัดตั้งองค์การหนึ่งองค์การใด แต่ก็ควรจะกระทำไปในลักษณะผู้ถือหุ้นเช่นเดียวกับเอกชน จะควบคุมนโยบายที่จะควบคุมส่งเสริมตามนโยบายของอำนาจแห่งตนที่รัฐบาลถือหุ้นอยู่ ส่วนนัยอื่นแล้วทุกหน่วยของงานในทางการขนส่งทางทะเลควรจะเป็นไปอย่างเดียวกัน บนรากฐานอันเดียวกันคือจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล และได้รับการส่งเสริมจากรัฐเช่นเดียวกันในฐานะอุตสาหกิจไทยที่ควรจะได้รับการส่งเสริม สำหรับการตั้งบริษัทเรือนั้น ก่อนที่จะพิจารณาควรแยกออกเป็นประเภท ๆ ประเภทหนึ่งคือเรือค้าชายฝั่งซึ่งตามความเห็นของผู้เสนอเห็นว่าควรรักษาไว้ให้เป็นอุตสาหกิจเฉพาะที่ดำเนินงานมีหุ้นส่วนเป็นของคนไทย ทั้งนี้หมายความว่าบางบริษัทรัฐอาจถือหุ้นด้วยเป็นจำนวนมากก็ได้ แต่สำหรับหุ้นที่ถือโดยชาวต่างชาตินั้นถ้าสามารถจะทำได้ก็ควรจะพยายามเรียกซื้อกลับคืนเข้าสู่วงของไทยที่ได้ชี้แจงมาเช่นนี้ก็ตรงกับความเห็นที่เสนอโดยกลุ่มผู้เชี่ยวชาญการเดินเรือและอัตรา-ค่าระวางซึ่งองค์การเศรษฐกิจแห่งเอเซียและตะวันออกไกล เมื่อจัดให้มีการประชุมขึ้นเมื่อต้น พ.ศ. ๒๕๐๘ ทั้งนี้เพราะเรือที่จะใช้นั้นเป็นเรือขนาดย่อม และอาจนำเรือ

ประเภทอื่นเช่น เรือลากโยงเข้ามาร่วมด้วยอีกได้ และเป็นเรือที่มีราคาไม่แพงจนเกินไปนัก และในขณะเดียวกันการค้าชายฝั่งนี้เป็นเรื่องที่จะต้องอาศัยการค้าจากคนไทยภายในประเทศเป็นผู้ใช้บริการเกือบทั้งสิ้น ไม่ใช่เงินที่หามาได้จากต่างประเทศเลย จึงควรกำหนดไว้ให้เป็นบริการภายในสังกัดของคนไทยโดยเฉพาะ การขยับขยายเพิ่มเรือให้งอกงามขึ้นเท่าใดก็ย่อมขึ้นอยู่กับปริมาณของสินค้าชายฝั่งที่จะต้องผ่านจากท่าหนึ่งไปยังอีกท่าหนึ่งและปริมาณของเรือเดินสมุทรที่จะเข้ามาขนบรรทุกสินค้าต่อไปยังต่างประเทศ

อีกส่วนหนึ่งก็คือ การเดินเรือชนิดที่เรียกว่าเรือบรรทุกสินค้าจากแม่น้ำ-ลำคลองโดยเรือลำเลียง ซึ่งควรจะปรับปรุงให้มีคุณภาพดีขึ้น มีลักษณะที่จะทำการขนถ่ายสินค้าได้ในเวลาที่ดินฟ้าอากาศผันแปรไม่เฉพาะแต่ที่ท่าเรือกรุงเทพ ฯ แต่จากบรรดาท่าเรือต่าง ๆ ในส่วนภูมิภาคด้วย ซึ่งทางราชการกำลังทำนุบำรุงอยู่ด้วยทั้งทางฝั่งภาคตะวันออกและภาคใต้ทั้งสองฝั่ง สำหรับเรือเหล่านี้ก็ควรจะดำเนินการส่งเสริมให้เป็นหน่วยที่มีเครื่องใช้สอยอันทันสมัยเหมาะสำหรับการบรรทุกยิ่งขึ้น ซึ่งงานชนิดนี้เข้าใจว่าจะไม่ต้องเรียกร้องเงินทุนหรือปัญหาอันใดมากมายจนเกินไปนัก

เรื่องที่สำคัญก็คือ เรื่องของการเดินเรือทะเลและเรือเดินสมุทรทั้งที่เป็นเรือสายประจำและอาจเป็นเรือจรและเรือในลักษณะที่เป็นยุ่งซึ่งอาจจะต้องมีขึ้นในภายภาคหน้า (ในเมื่อสินค้าพืชผลของเราจะเพียงพอสำหรับการนั้น) การตั้งบริษัทสำหรับมีเรือเช่นนี้เป็นเรื่องที่จะต้องใช้ทุนอย่างมากมาย นอกจากทุนแล้วยังต้องใช้ความรู้และประสพการณ์ที่จะต้องบริหารงานของบริษัทรวมทั้งการติดต่อกับหน่วยงานในต่างประ-เทศซึ่งเป็นเรื่องที่สำคัญยิ่ง ฉะนั้นการที่จะดำเนินการนี้ให้สำเร็จลุล่วงไปได้และผ่าพ้นอุปสรรคที่จะบังเกิดขึ้นจึงควรที่จะมุ่งส่งเสริมให้มีการร่วมลงทุนระหว่างคนไทยกับนัก-ธุรกิจต่างประเทศที่มีความรู้ความชำนาญในเรื่อง แต่การที่จะเรียกร้องให้ผู้ใดเข้ามา

ร่วมงานกับเรานั้นก็จะต้องแสดงอย่างบริสุทธิ์ให้เขาเห็นว่าเราจะป้องกันผลประโยชน์ของเขาเช่นเดียวกับของ ๆ เราอย่างไม่เอารัดเอาเปรียบ และเมื่อความสำคัญของส่วนสัดที่เราจะต้องเอามาแสดงก็เห็นควรว่าผู้ร่วมงานควรจะได้ถือหุ้นในสัดส่วนที่เกือบจะเท่าเทียมกับเราอย่างใกล้เคียง ให้เขาได้เห็นผลอันคุ้มค่าชี้ชวนให้ทุ่มเทกำลังกายกำลังใจที่จะดำเนินงาน พยายามวางข้อไขให้ผู้ร่วมลงทุนในลักษณะที่เป็นทุนตายตัว (FIXED CAPITAL) เช่นการนำเรือเข้ามาลงทุนหรือจะนำเงินมาลงทุนเพื่อซื้อเรือและบริษัทใช้ค่าเรือคืนภายหลังเหล่านี้ ทั้งนี้ก็เพราะทุนตายตัวนั้นต้องใช้อย่างกระทันหัน ส่วนทุนในการดำเนินงานอาจสงวนไว้ให้เป็นฝ่ายไทยในจำนวนเท่าเทียมกันแต่การเรียกร้องจะไม่รวดเร็วเช่นนั้น นอกจากนี้โดยความช่วยเหลือขององค์การศูนย์การเช่าและให้เช่าเรือตามที่ได้เสนอไปแล้วในโครงการนี้ ก็อาจเป็นเครื่องกระตุ้นเตือนและผลักดันให้การสะสมเรือเข้าไปสู่จุดหมายเร็วเข้า โดยไม่เป็นภาระหนักหน่วงแก่บริษัทประการใดและทั้งรับภาระการเงินไปจากรัฐบาลด้วย

ตามหลักการที่วางไว้อย่างกว้าง ๆ เช่นนี้ ผู้เสนอเห็นว่าคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรมอาจวางหลักการเป็นพิเศษเพื่อส่งเสริมพาณิชย์นาวี และชี้ชวนให้ชาวต่างชาติเข้าร่วมลงทุนกับชาวไทยได้ ซึ่งเข้าใจว่าในปัจจุบันก็มีหลายรายรออยู่แล้ว และบางรายก็ได้ดำเนินการไปบ้างแล้วสิ่งสำคัญก็คือขออย่าให้ได้คำนึงถึงผลกำไรของรัฐในการส่งเสริมนี้ เพราะในระยะยาวเมื่อธุรกิจได้เจริญรุ่งเรืองแล้วย่อมเจริญอย่างไม่เป็นปัญหา

โดยนัยเดียวกันธุรกิจอื่นที่ประสานไปกับพาณิชย์นาวี คือ อู่เรือซ่อม และอู่ต่อเรือเหล่านี้ ก็น่าจะมีผู้สนใจจากต่างประเทศเข้ามาร่วมดำเนินงานเก็บชาวไทยได้หากรัฐบาลจะรับรู้ในการใช้เรือของทุกหน่วยราชการดังที่ได้เสนอไว้ในบทก่อน ๆ ก็จะเป็นอำนาจเพิ่มพูนการผลิต วิชาการ และพลานุภาพในสิ่งของที่ต้องใช้อย่างเห็นได้ทัน

ใจ แต่ในการส่งเสริมนั้นรัฐบาลควรจะพร้อมที่จะเสียสละในทางภาษีอากรบ้างเพื่อนำวัตถุในการสร้างที่จะต้องนำเข้ามาใช้กับการดำเนินงานอันนี้ ก็จะเป็นการแสดงให้ต่างประเทศที่เป็นตลาดสร้างให้แก่ประเทศไทยได้เห็นเจตนาถึงความตั้งใจของไทยที่จะบำรุงประเทศไทยในการซื้อและใช้ของที่ทำเองภายในประเทศ และจะเป็นประโยชน์แก่ประเทศเหล่านั้นที่จะร่วมทุนในการสร้าง อุตสาหกิจเหล่านี้ มากกว่าละเลยให้เสียโอกาสตลอดจนประเทศใกล้เคียง ซึ่งอู่ซ่อมและอู่สร้างเหล่านี้อาจอำนวยประโยชน์ได้อย่างกว้างขวาง

อุปสรรคของการชี้ชวนทุนจากต่างประเทศอาจมีอยู่ คือ การวางระเบียบควบคุมและส่งเสริมของรัฐบาลเรายังไม่เรียบร้อย เช่น การควบคุมการขนส่งทางทะเลให้เป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย ซึ่งน่าจะรีบดำเนินการอย่างยิ่ง การวางวิถีทางให้ประโยชน์เกื้อกูล อุ้มชูแก่ผู้ที่จะเป็นสมาชิกแห่งพาณิชย์นาวีไทยที่เป็นรูปเป็นหลัก ซึ่งจะยึดเป็นกำลังได้ การปรับปรุงกิจการท่าสำหรับการระบายเรือเข้าออกถ่ายเทสินค้าให้เรือหมุนกลับตัว (TURN ROUND) เพื่อให้ได้เปรียบในเวลาตัดค่าใช้จ่ายและเพิ่มพูนรายได้ด้วยระยะเวลาที่สั้นลง

บทที่ ๑๐

แนวทางช่วยเหลือในการหาสินค้าสนับสนุนบริษัทเรือคนไทย

โดยมากผู้ที่เคยมีส่วนรู้เห็นเรื่องเรือแต่ไม่เคยทำงานในทางธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ พยายามที่จะเข้าใจว่าเรื่องของการตั้งธุรกิจการเดินเรือของประเทศเป็นเรื่องที่ง่ายหรือเป็นเรื่องธรรมดาสามัญ คือ มีเงินมา มีเรือมา ฉันก็มีความสามารถที่จะหาพรรคหาพวกมาเดินเรือได้ แต่ทุกครั้งที่ได้มีการจัดตั้งบริษัทเรือของไทยมาในอดีต ได้ประสพอุปสรรคอันมหาศาลที่ไม่สามารถจะก้าวผ่านไปได้ ทั้งนี้ก็ต้องขอย้ำอีกทีว่าเรื่องของการเดินเรือนั้นส่วนสำคัญอันยิ่งใหญ่ไม่ได้อยู่ที่เพียงเรือ หรือคน หรือทุนแต่เกี่ยวกับการค้า การค้าที่อำนวยบริการถ่ายเอาสินค้าจากแหล่งหนึ่งไปอีกแหล่งหนึ่งเพื่อสร้างเทศะอรรถประโยชน์ (PLACE UTILITY) ให้แก่สินค้านั้น การสร้างบริษัทเรือต่าง ๆ ที่จะอยู่มั่นขวัญยืนอยู่ได้จำเป็นจะต้องเป็นการสร้างเรือนั้นบนรากฐานที่เตรียมไว้ให้มั่นคงมีหลักมีเกณฑ์ไว้คอยสนับสนุนเสียก่อน ไม่ใช่สร้างขึ้นอย่างลอย ๆ ตัว นี่เป็นกำลังผลักดันอันหนึ่งที่ผู้เสนอขอประทานเสนอเค้าโครงการนี้ โดยหวังว่าจะได้รับการพิจารณาจากรัฐบาลบ้างตามสมควร ไม่ผลักดันออกไปโดยปราศจากการต้อนรับใด ๆ ทั้งสิ้น โดยเพียงสาเหตุที่ผู้เสนอไม่ใช่ข้าราชการหรือไม่มีส่วนในการพัฒนาการเศรษฐกิจ เพราะผู้เสนอรู้สึกว่ายังมีส่วนเป็นเจ้าของประเทศชาติอยู่บ้างโดยผู้อื่นยังไม่ได้เป็นผู้ผูกขาดโดยเฉพาะ

เท่าที่ได้ทราบจากผู้ที่ดำเนินงาน ในทางการเดินเรือและเท่าที่ประสพการณ์ให้ได้บทเรียนมา ปรากฏว่าเรื่องของสินค้าเป็นเรื่องที่ลำบากที่สุดสำหรับเรือที่จะต้อง

ขบคิด เพราะเรือที่เข้ามารับสินค้าจากประเทศไทย ตามแนวชี้ปัจจุบันอาจกล่าวได้ว่ากำลังจะเข้าสู่เรือที่ทั้งใหญ่กว่า และเร็วกว่าเรือซึ่งรับใช้ประเทศไทยหลายสิบปีมาแล้ว บริษัทต่างประเทศ ที่นำเรือเข้ามาวิ่งใน สายการเดินเรือ ระหว่างประเทศไทย กับสหรัฐอเมริกาก็ตาม กับยุโรปก็ตาม หรือกับญี่ปุ่นก็ตาม ล้วนนำเรือที่สร้างขึ้นใหม่และมีความเร็วสูงขึ้นมาวิ่งทั้งนั้น ซึ่งอาจสรุปเป็นเหตุผลได้ว่าสินค้าในภูมิภาคส่วนนี้ของโลกมีความสำคัญยิ่งขึ้นสำหรับตลาดต่างประเทศในฐานะวัตถุที่จะป้อนโรงงานและอาณาเขตที่มีประชากรเพิ่มขึ้นเพียงพอที่จะเป็นตลาดรับสินค้าที่จะเข้ามาจำหน่าย ตลอดจนการพัฒนาบำรุงประเทศต่าง ๆ ในอาณาเขตที่กำลังขยายตัวออกไป เป็นตลาดสำหรับสินค้าช่วยผลิตซึ่งอาจนำเข้ามาสู่ได้อีกหากโดยการขยายตัวของอุตสาหกรรม สถานะการเงินของประเทศแข็งแรงมั่นคงยิ่งขึ้น เพิ่มพูนอำนาจการซื้อสำหรับสินค้าดังที่กล่าวมาแล้ว เมื่อเป็นเช่นนี้ก็จะเห็นได้ว่าการแข่งขัน แก่งแย่งสำหรับสินค้าขาออกและขาเข้าก็ย่อมจะมีมากขึ้น เพราะเรื่องของเรือเป็นเรื่องที่นอกจากจะอำนวยผลได้อย่างสูง แล้วก็ยังมีรายจ่ายอย่างสูงเช่นกันอยู่ด้วย เช่น เรือเดินสมุทรนานาชาติอย่างกระทัดรัด (HANDY SIZE) จะใช้จ่ายอยู่โดยปกติวันหนึ่งประมาณ ๓๐,๐๐๐—๔๐,๐๐๐บาท แต่ทั้งนี้ก็แล้วแต่สัญชาติของเรือด้วย เช่น เรือบางสัญชาติมีค่าใช้จ่ายสูงถึง ๕๐,๐๐๐—๖,๐๐๐๐ บาท ดังของอเมริกัน และบางสัญชาติก็ต่ำประมาณ ๒๐,๐๐๐—๓๐,๐๐๐ บาท ดังเช่นของจีนและญี่ปุ่นเป็นต้น เมื่อเป็นเช่นนี้การเดินเรือจึงต้องคำนึงถึงว่าการใช้เรือจะต้องใช้เรือที่มีคุณภาพในการรับใช้ ไม่ด้อยไปกว่าคู่แข่งอื่นในลักษณะที่สำคัญ คือ ระวางบรรทุก ความปลอดภัย ความเร็ว ความประหยัด ซึ่งสำหรับประเทศเรานั้นหากเริ่มขึ้นแล้ว ความประหยัดอาจไม่ต่ำถึงชาวจีนหรือญี่ปุ่น แต่ก็คงจะได้เปรียบเรือของธงชาติทางยุโรปและอเมริกามาก ฉะนั้นเมื่อพฤติการณ์ปรากฏเช่นนี้ ผลประโยชน์จึงตกอยู่กับการหาสินค้าซึ่งจะต้องแย่งชิงกันระหว่างเรือ สำหรับเรือต่างชาตินั้นโดยที่ได้สามารถวางรากฐานไว้นานในประเทศไทยและโดยที่ได้สร้างบุคคลที่รับใช้ไว้มาก โดยเฉพาะบุคคลที่ติดต่อกับตลาดมาแต่ดั้งเดิม สามารถเข้าถึงพ่อค้าที่บำเพ็ญธุรกิจส่งและสั่ง

สินค้าไปต่างประเทศได้มาก นอกจากนี้ในเมื่อมีเรือจับกลุ่มกันเป็นชมรมก็มีวิธีการให้ประโยชน์พิเศษเช่น การคืนเงินในวิถีทางที่จะผูกมัดให้ลูกค้าจำต้องใช้บริการของตนมากเข้าและมากเข้าทุกที จนบางครั้งทำให้เกิดเป็นความรู้สึกของลูกค้าที่ว่าวิธีการเหล่านั้นตัดอิสรภาพของตนเองอย่างสิ้นเชิงในทางค้าขาย และเป็นหนทางที่ทั้งฝ่ายการเดินเรือจะเพิ่มพูนค่าระวางในระยะใดหรือโอกาสใดได้ตามใจชอบ และทั้งก็ยังผูกมัดตนอยู่อีกด้วย ความจริงในเรื่องนี้จะมีอย่างไรจะไม่ขอกล่าวในที่นี้ เพราะเท่าที่ทราบทางราชการก็กำลังร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการควบคุมการขนส่งทางทะเลอยู่ และได้พิจารณาในระหว่างผู้ร่างอย่างละเอียด ซึ่งเข้าใจว่าจะเป็นประโยชน์ยิ่งในเรื่องที่จะอำนวยความเป็นธรรมให้แก่ทุกฝ่าย เรื่องเช่นนี้จะเร่งร้อนบัญญัติออกมาโดยกระทันหันตามอารมณ์ของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง โดยปราศจากการศึกษาทั้งในทางวิชาการและประสพการณ์ด้วยแล้วจะยังความเสียหายมาได้มากกว่าผลดี ส่วนผู้ที่เริ่มธุรกิจการเดินเรือไทยนั้นเท่าที่ได้สังเกตสำหรับสินค้าขาออก ก็ได้สามารถที่จะนำเอาสินค้ามีปริมาณมากพอส่งไปยังต่าง-ประเทศ บางรายปริมาณที่หาได้มากกว่าปริมาณของสินค้าที่บริษัทเรือต่างประเทศหาได้เสียอีก แต่การหาสินค้านี้มีสิ่งที่น่าจะพึงสังเกตอยู่อย่างหนึ่งว่า การหาสินค้าใส่เรือนั้นบางครั้งแม้จะเต็มลำเรือเช่นกัน การได้ของแตกต่างกันมากมายโดยที่อัตราค่าระวางมีผลอำนวยให้แตกต่างกัน และบางครั้งแม้ผลได้จากค่าระวางจะสูง แต่สินค้านั้นอาจอยู่ในลักษณะที่เสียหายได้ง่าย และอาจต้องชดใช้ค่าเสียหายระหว่างทางได้ หรือสินค้านั้นเมื่อขนถ่ายไปจากเรือแล้วยังจะต้องมีการปฏิบัติ เช่น การล้าง การรม การกวาด และการดูด ซึ่งล้วนเป็นค่าใช้จ่ายที่ต้องบวกขึ้นและต้องหักจากรายได้ทั้งสิ้น ทำให้ผลได้ของแต่ละรายแตกต่างกันมาก

ก. การรวมสินค้าออกไปกับเรือไทยโดยสังวรณ์หลักแห่งความเป็นธรรม

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นจึงเห็นได้ว่าเรื่องของสินค้าของเรือและเรื่องของรายรับนั้น ไม่ใช่หมายถึงกำไรของการบริหารเรือเช่นเรือเดินเที่ยวหนึ่งเพียงรู้น้ำหนัก

ของสินค้าที่บรรทุกมาทั้งหมดจำนวนเงินที่ได้รับเท่านั้นหาเพียงพอที่จะนึกถึงว่าเป็นการคุ้มหรือเพียงพอไม่ เพราะผลของรายจ่ายในลักษณะต่าง ๆ นับแต่จากท่าหนึ่งของเรือไปจนอีกท่าหนึ่งผลการเสียหายเหล่านี้ยังต้องคำนึงถึงอีกมาก โดยเหตุนี้เองการช่วยเหลือที่จะหาสินค้าป้อนให้แก่พาณิชย์นาวีไทยซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่จะต้องคำนึงถึงอย่างยิ่ง ไม่ใช่แต่เพียงให้ได้สินค้าเต็มที่แต่ต้องให้ได้สัดส่วนที่จะเลี้ยงตัวได้ด้วย สมมุติว่าเกิดมีบริษัทเรือของไทยขึ้นและทางการหวังอนุเคราะห์สามารถให้เรือนี้ขนแป้งมัน สำปะหลังอย่างเต็มลำไปยังสหรัฐอเมริกาทุก ๆ เที่ยวโดยการปฏิบัติการอื่น ๆ เป็นไปตามนัยแห่งการค้าสามัญ แทนที่จะเป็นผลดีแก่บริษัทเรือนั้นอาจหมายถึงการประสพหายนะของบริษัทเรือก็เป็นได้ โดยนัยตรงกันข้ามหากบริษัทเรือลำหนึ่งได้รับการช่วยเหลือเพียงการบรรทุกยางพาราเพียงครึ่งลำเรือแล้วปล่อยให้เรือหาสินค้าของตนเอาเองอีกครึ่งหนึ่งเดินทางผ่านท่าต่างๆไปจนกว่าจะถึงตลาดในสหรัฐอเมริกา จะสามารถหยุดถ่ายเทสินค้าที่แหล่งเมืองท่า เช่น ฮ่องกง คีลุง และญี่ปุ่น รับทั้งสินค้าลงและขึ้นได้บ้างอาจเป็นผลกำไรเลี้ยงเรือได้ดีมากกว่ามาก ซึ่งอันที่จริงแล้วสำหรับการช่วยเหลือในด้านสินค้าออกนั้น หากเรือไทยสามารถที่จะตั้งอัตราค่าระวางได้ในระดับที่พอควร ก็น่าจะปล่อยให้หาสินค้าของตนเลี้ยงตนเองได้ ส่วนรัฐอาจมีส่วนช่วยให้กำลังได้เป็นอย่างดีในเรื่องของสินค้าที่อยู่ในความควบคุมของรัฐ เช่น ข้าว แร่ ยาสูบ และอื่น ๆ อีก ซึ่งอาจมีขึ้นทั้งนี้ให้ทำการขนส่งโดยเรือไทยหากมีเรือไทยไป ณ ที่นั้น หรือส่งให้แก่องค์การผู้รับจัดการขนส่ง (FREIGHT FORWARDING ORGANIZATION) เพื่อที่จะใช้เป็นสินค้าแลกกับสินค้าอื่นที่จะนำกลับเข้ามาให้แก่เรือไทยได้ การช่วยเหลือที่ได้ระบุไว้ว่าเฉพาะแต่ที่เป็นสินค้าที่อยู่ในความควบคุมของรัฐบาล และไม่พยายามกีดกันเรือภายใต้ธงชาติอื่นอย่างเกินควรนั้น ก็เพราะว่าเป็นที่นิยมในวงการเดินเรือเป็นคติอันสูงที่จะป้องกันการปฏิบัติการอันไม่เที่ยงธรรม (DISCRIMINATION) และนอกจากนี้แม้ในบางประเทศจะมีวิธีการที่ให้ส่วนลดในทางภาษีแก่สินค้าที่นำไปยังประเทศเขาโดยเรือภายใต้ธงชาติของเขาเช่นนี้ เราก็ได้หาวิถีทางที่จะแก้ไขตอบโต้ต่อไปให้สมน้ำ

สมเนื้อในลักษณะอันคล้ายคลึง แต่อย่างไรก็ตามประเทศเราไม่ควรที่จะเป็นผู้เริ่มดำเนินก่อนในเรื่องเช่นนี้

ข. ตั้งหน่วยหาสินค้าในเมืองท่าต่าง ๆ เพื่อหาสินค้าป้อนเรือไทย

สำหรับสินค้าเข้านั้นเป็นเรื่องของความลำบากยากเย็นที่บริษัทเรือต่าง ๆ ได้เล่าร้องมามาก แต่เรื่องเหล่านี้ก่อนที่เราจะแก้ไขอุปสรรคให้หมดสิ้นไป จำเป็นที่จะต้องตรากฎหมายทะเลขึ้นให้รวดเร็ว ไม่ให้เป็นเรื่อง ผู้แข่งขันจะนำไปอ้างอิงในต่าง-ประเทศได้ว่าเรือไทยขาดเสียซึ่งกฎหมายคุ้มครอง ฉนั้นหากสินค้าของเจ้าของใดก็ตามบรรทุกโดยเรือไทยแล้วย่อมไม่ได้รับความสมบูรณ์อย่างเต็มที่ หรือในทางการประกันภัยทางทะเลก็ไม่อำนวยผลเท่าเทียมเป็นต้น อุปสรรคเหล่านี้จะขจัดได้โดยจัดบ้านของเราเองให้เรียบร้อยไร้ปัญหา ฉะนั้นงานของการร่างกฎหมายทะเลจึงควรเร่งรีบให้เสร็จไปโดยเร็ว ส่วนสำหรับการที่จะช่วยเหลือหาสินค้าให้แก่เรือไทยโดยตรงนั้น ในขณะนี้ก็ยังไม่มีเรือไทยเท่าใด แต่ถ้าดำเนินงานตามแนวทางแห่งเค้าโครงการที่เสนอมานี้ ผู้เสนอคิดว่าคงจะปรากฏเรือไทยขึ้นได้ไม่น้อยลำภายในระยะเวลา ๕–๑๐ ปีนี้ และในระยะเวลานี้ หากรัฐบาลไทยจะส่งเสริมการค้าของไทยทั้งในทางที่เป็นตลาดจำหน่ายสินค้าไทย ในขั้นต้นควรที่จะตั้งสถานกงสุลเพิ่มขึ้นจากที่มีอยู่ในปัจจุบันในเมืองท่าที่เป็นศูนย์ติดต่อได้ง่ายเช่นทางยุโรป ก็ทราบอยู่แล้วว่าสินค้าไทยโดยปกติจะไปจำหน่ายในเพียง ๕ เมืองท่า ในทางอเมริกาจะไปจำหน่ายทางตะวันตกไม่มากนักแต่ก็มีกงสุลอยู่แล้ว ทางอ่าวเม๊กสิโกมีสินค้าไทยไปมากพอประมาณน่าจะมีกงสุลไทยขึ้นที่เมือง เช่น นิวออลีนส์ ฮิวสตัน ทางตะวันออกนั้นก็มี ชาลสตัน นอร์ฟอร์ค นิวยอร์ค บอสตันก็ควรมีกงสุลไทย กับทางภาคใต้บางแห่งเช่น ซาวานา สำหรับญี่ปุ่นนั้นก็ติดต่อได้ไม่ห่างไกลนัก กงสุลเหล่านี้ควรจะได้รับการมอบหมายให้ดูแลและรู้เห็นเกี่ยวกับสินค้าที่จะมายังเมืองไทยโดยสมบูรณ์ เช่นสินค้าที่รัฐบาลสั่งมาเพื่องานของรัฐบาลเอง สินค้าที่องค์การรัฐวิสาหกิจรัฐบาลสั่งเข้ามา สินค้าของบริษัทที่รัฐบาลถือหุ้นส่วนใหญ่

สั่งเข้ามา สินค้าที่บริษัทอื่นซึ่งทำสัญญารับเหมากับรัฐบาลกับองค์การรัฐวิสาหกิจหรือบริษัทที่รัฐบาลถือหุ้นส่วนใหญ่ส่งเข้ามา สิ่งเหล่านี้ในสัญญาควรระบุไว้ให้ส่งโดยเรือภายใต้ธงไทย หากมีอุปสรรคที่ทำไม่ได้ก็ควรได้รับการชี้แจงของสถานกงสุลและมีเอกสารกำกับใบส่งสินค้า (CONSULAR INVOICE) กำกับมาด้วย ทั้งนี้รัฐบาลจะไม่ใช้อำนาจในฐานะผู้ปกครองประเทศ แต่ในฐานะของผู้ซื้อ ซึ่งย่อมมีสิทธิ์ที่จะเลือกสายการขนส่งได้หากประสงค์เช่นนั้น เมื่อเป็นเช่นนี้แล้วสินค้าเข้าของรัฐบาลและที่เกี่ยวกับรัฐบาลดูแต่เคร่าๆแล้วไม่น้อยกว่า ๑ ใน ๓ ของสินค้าเข้าประเทศไทยทั้งหมด จะเป็นการช่วยเหลือพาณิชย์นาวีไทยได้อย่างงดงาม แม้จะไม่ช่วยในทางตรงแต่การที่จะสั่งให้องค์การรับจัดการขนส่งเป็นผู้ใช้อำนาจแลกกับสินค้าของชาติอื่นที่เรือไทยเรารับสินค้าก็จะเป็นประโยชน์ป้อนสินค้าให้แก่เรือภายใต้ธงไทยเป็นอันมาก นอกจากทางราชการจะตั้งหน่วยงานทางกงสุลขึ้นแล้ว ทางองค์การรับจัดการขนส่งที่จัดตั้งขึ้นควรจะมีสาขาของตนในต่างประเทศให้มากที่สุดที่จะมากได้ แต่ทั้งนี้ไม่ได้หมายความว่าเมืองไทยจะต้องทุ่มเทเงินทองไปตั้งสำนักงานทั่วโลกดังเช่นบางท่านเกรงกัน เพราะนั้นจะไม่มีความหมายอันใดเพราะงานเช่นนี้เมื่อเกิดขึ้นแล้วจะมีพวกที่ดำเนินธุรกิจในทางรับและส่งสินค้าทั่วไปทั้งยุโรป อเมริกา อาเซีย อาฟริกา และอื่นๆ ที่รู้ว่ามีสินค้าไทยจะผ่าน จะต่างวิ่งแข่งขันเสียอีกที่จะขอให้แต่งตั้งตนเป็นผู้แทนหรือสาขาขององค์การนี้เพื่อที่จะได้รับส่วนแบ่งในการปฏิบัติการ ผู้เสนอเห็นว่าในสหรัฐอเมริกามีบริษัทหลายบริษัทเป็นผู้ที่มีหน้าที่จัดรับและส่งสินค้าจากผู้ผลิตให้รัฐบาลไทยอยู่แล้ว พวกนี้ทำงานได้เรียบร้อยก็ควรจะได้เป็นตัวแทนก่อนและไม่ควรจะจำกัดจำนวน บุคคลเหล่านี้นอกจากจะมุ่งหาสินค้าให้มาประเทศไทยแล้วก็ควรจะได้มุ่งหาสินค้าที่มีอยู่ ณ ระหว่างเมืองท่าผ่านมาตามแนวทางเดินของสายการเดินเรือด้วย เช่นสินค้าผ่านท่า (WAY CARGO) และสินค้าถ่ายลำ (TRANSHIPMEMT CARGO) และในระหว่างที่กล่าวถึงเรื่องนี้ตัวแทนขององค์การก็ควรจัดตั้งขึ้นในเมืองท่าที่มีสินค้าเหล่านี้เป็นจำนวนมากเช่น ฮ่องกง สิงคโปร์ ปอร์ตเสด เหล่านี้ ซึ่งเป็นเรื่องที่สำคัญไม่น้อย และตัวแทนเหล่านี้อาจหาประโยชน์ป้อนให้แก่เรือได้เป็นอย่างมากคุ้มค่ากับส่วนขององัตราค่าระวางที่ได้ไป

ค. สินค้าที่ได้รับการช่วยเหลือจากรัฐบาลต่างประเทศ

โดยปกติในสมัยนี้ชาติที่ถือตนเป็นชาติที่พัฒนาการแล้วนั้น ก็พยายามที่จะให้ความช่วยเหลือประเทศอื่นในเรื่องของการพัฒนาการ ทั้งนี้ไม่ใช่โดยการกุศลโดยตรงแต่เพื่อผลประโยชน์ไกลในการสร้างเสถียรภาพในการสร้างตลาด ในการสร้างกลุ่มแห่งการป้องกันแต่จะโดยนัยใด ๆ ก็ตามเมื่อมองในแง่ของพาณิชย์นาวีแล้วมีสิ่งหนึ่งก็คือ มีสินค้าและสิ่งของส่วนมากข้ามทะเลมาโดยทางเรืออย่างนี้ โดยปกติประเทศเช่นสหรัฐอเมริกาพยายามระบุไว้เช่นสินค้าช่วยเหลือของตนที่จัดส่งไปช่วยต่างประเทศนั้นให้ไปโดยเรืออเมริกัน แต่ในหลายกรณีย์ที่ประเทศผู้รับบ้างเกี่ยงงอนเช่น ทางเนเธอแลนด์ได้ขอมีส่วนขนสินค้าเหล่านั้นด้วย ในขั้นต้นก็ถูกปฏิเสธแต่ครั้นแล้วก็ยอมโดยแบ่งกันครึ่งต่อครึ่ง ฉนั้นสิ่งเหล่านี้น่าจะถึงเวลาแล้วที่ไทยเราควรจะหาหนทางที่จะรับบ้างในเมื่อมีเรือไทยสำหรับของที่จะขนมาช่วยประเทศไทย หรือประเทศที่ใกล้เคียงประเทศไทย แต่ทั้งนี้ก็ต้องมีเรือก่อนจึงจะเป็นเช่นนี้ได้ เป็นการช่วยหาสินค้าให้แก่พาณิชย์นาวีไทยได้อีกมาก เป็นการช่วยเหลือ (SUBSIDY) อย่างที่ไม่ต้องชักเนื้อแต่ได้ผล

ง. ในการที่จะช่วยให้ยังความสำเร็จสำหรับหาสินค้าป้อนพาณิชย์นาวีไทย

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น ผู้เสนอได้กล่าวมาแล้วครั้งหนึ่งถึงองค์การรับจัดการขนส่ง แต่ก็ยังไม่ได้ชี้แจงว่าองค์การนี้คืออะไร จึงขอถือโอกาสนี้กล่าวในตอนท้ายของบทจบนี้ องค์การรับภาระจัดส่งและรับสินค้ากลาง (CENTRAL FREIGHT FORWARDING ORGANIZATION) อันเป็นองค์การหนึ่งที่ ผู้เสนอเห็นสมควรที่รัฐบาลจะควรจัดตั้งขึ้น องค์การนี้ไม่จำเป็นจะต้องใช้ทุนมหาศาลมากมายอย่างใด ไม่จำเป็นที่จะต้องตั้งอย่างจริงจังเป็นส่วนใหญ่ เพราะองค์การนี้จะสามารถควบคุมงานการเคลื่อนไหวของสินค้าและสิ่งของ ๆ รัฐที่ออกจากโรงงานของผู้สั่ง ตลอดมาจนกระทั่ง

ถึงโรงเก็บสินค้าของผู้รับ ความประสงค์ของผู้เสนอนี้ขอให้เพียงรัฐบาลได้ใช้องค์การนี้ให้เป็นผู้ที่จัดทั้งรับและส่งสินค้าของรัฐบาลที่เป็นไปตามสัญญาซึ่งรัฐบาลเป็นผู้สั่งซื้อสินค้าอื่นที่เป็นส่วนหนึ่งของสัญญาเหมาของรัฐ หรือสินค้าที่ผู้สั่งนำมาเพื่อประโยชน์โดยตรงที่จะจำหน่ายให้แก่รัฐ โดยเฉพาะความหมายคลุมไปถึงรัฐวิสาหกิจหรือกิจการของบริษัทซึ่งรัฐถือหุ้นใหญ่อยู่ด้วย งานของการสั่งสินค้าเหล่านี้เมื่อสั่งจากต่างประเทศแล้วก็ขอให้ผู้สั่งมอบภาระให้แก่องค์การจัดส่งและส่งสินค้ากลางที่จะทำการติดต่อกับผู้ขายสินค้าและการคุ้มครองของสินค้านับแต่จากโรงงานหรือโกดังของผู้ผลิตจัดการส่งโดยยานพาหนะใดก็ตามสู่ท่าเรือและบรรทุกลงเรือโดยให้ใช้เรือไทยเป็นอันดับแรก หากไม่มีเรือไทยก็อาจใช้เรือต่างชาติที่เหมาะสมโดยหาทางเจรจาดำเนินงานในลักษณะตอบแทน (RECIPROCITY) การกระทำเช่นนี้จะไม่เป็นวิธีการณ์กีดกันที่ไม่เป็นธรรม (DISCRIMINATORY ACT) แต่ประการใดเลยสำหรับตัวแทนต่างประเทศดังกล่าวแล้วในวรรคต้นคือ บริษัทรับจัดการขนส่ง (FREIGHS FORWABDING COMPANY) ซึ่งจะสมัครเข้ามาในลักษณะตัวแทน (AGENT) หรือเครือสัมพันธ์ (ASSOCIATE) ฉะนั้น การตั้งองค์การรับภาระจัดส่งและรับสินค้ากลางนี้ ปัญหาเรื่องการดำเนินงานอันใหญ่ยิ่งก็จะไม่ลำบากยากเย็นอะไร เว้นแต่ความสัตย์สุจริตและเที่ยงธรรมซึ่งจะหาได้ยากหรือง่ายนั้นยากที่จะกล่าว

ส่วนบริษัทเรือไทยต่าง ๆ ที่ประกอบขึ้นเป็นส่วนของพาณิชย์นาวีไทยนั้น ก็ควรจะตั้งผู้แทนในท่าเรือที่สำคัญ ๆ ต่าง ๆ ของตน (SHIPPING AGENT) ที่คล่องแคล่วอย่างไรในการหาสินค้าป้อนเรือได้และในบางกรณีย์ที่เรือของไทยหลาย ๆ บริษัทต้องเข้าไปในท่าเดียวกัน หากทำได้ผู้เสนอเห็นว่าน่าที่จะใช้ผู้แทนคนเดียวกันถ้าเป็นได้เพื่อความสะดวกในการที่จะทำใบตราส่งสินค้าผ่าน (THROUGH BILL OF LADING) ในฉบับเดียวกันหรือรักษาผลประโยชน์ในเรื่องของสินค้าถ่ายลำหากมีได้ แต่ทั้งนี้เมื่อมองถึงการแข่งขันของไทยในปัจจุบันแล้วจะลำบาก เว้นเสียแต่การดำเนินงานของสมาคมเจ้าของเรือที่ได้เสนอไว้แล้วในบทต้น ๆ จะดียิ่ง

นอกจากตัวแทนบริษัทเรือแล้ว ยังเกิดบุคคลขึ้นอีกพวกหนึ่งของภารกิจทางสินค้าที่มากับเรือคือที่เรียกกันภายในประเทศไทยว่า "ชิปปิ้ง" ทำหน้าที่ประดุจลูกจ้างถูกส่งให้ไปทำงานแทนนายจ้างโดยเฉพาะ แต่ในปัจจุบันนี้รู้สึกว่างานประเภทนี้ได้ขยายตัวออกไปมากเกินขอบเขตของฐานะเพียงลูกจ้างแบบเสมียนเท่านั้นเสียแล้ว ทำให้มีการทุจริตดังที่ปรากฏแก่กรมศุลกากร กลายเป็นเครื่องมือสำหรับหลีกเลี่ยงภาษีอากรของรัฐบาล บุคคลประเภทนี้เท่าที่การค้าทางเรือในสากลนิยมก็มิได้ปรากฏว่ามีสัดส่วนอะไร แต่งานประเภทนี้ย่อมจะอยู่ไม่ได้ในเมื่อกิจการเกี่ยวกับการรับและส่งสินค้าขององค์การได้เปิดทำการขึ้นเรียบร้อยและปฏิบัติการรับผิดชอบอย่างเต็มที่ ฉะนั้น เรื่องราวของผู้รับจัดการขนส่ง (FREIGHT FORWARDER) นี้ หากได้รับการส่งเสริมและควบคุมอย่างเต็มที่แล้วจะลบล้างกิจการอื่นซึ่งขาดความรับผิดชอบและควบคุมลำบากนั้นได้ด้วย และทั้งจะเป็นเครื่องมือที่สำคัญของรัฐในการส่งเสริมป้อนสินค้าให้แก่พาณิชย์นาวีไทยสืบต่อไป.

บทที่ ๑๑

สรุปข้อเสนอ

ตลอดระยะของข้อความใน ๑๐ บริเฉฐต้นที่ได้เสนอมาแล้ว เจตนาเบื้องแรกก็คือ เพื่อสกัดกั้นความคิดเห็นในขั้นนี้ที่จะดำเนินงานตามมติของคณะรัฐมนตรี เพื่อสถาปนาพาณิชย์นาวีไทยขึ้นโดยก่อนที่จะกระทำอะไรอย่างใดทั้งสิ้น ก็มุ่งหน้าหันเข้าหาชนชาวต่างชาติเพื่อให้มาชี้ทางว่าจะทำอย่างไร การกระทำเช่นนี้ตามความเห็นของผู้เสนอเห็นว่า เป็นเรื่องของการสิ้นเปลืองโดยใช่เหตุและจะไม่ได้ผลคุ้มค่า เพราะเรื่องของพาณิชย์นาวีที่จะมีขึ้นนั้น ก็สร้างขึ้นเพื่อจะรับใช้สังคมการค้าของประเทศไทยซึ่งปัญหาต่าง ๆ ไทยเราควรจะเป็นผู้ที่รู้ดีกว่า และนอกจากนี้การที่จะสร้างพาณิชย์นาวีขึ้นนั้นไม่ใช่เรื่องที่จะเอาเงินของรัฐบาลไปเป็นผู้สร้าง เพราะพาณิชย์นาวีตามความเข้าใจของโลกโดยทั่วไปแล้วถือว่าเป็นเรื่องของเอกชน ฉะนั้น จึงปรากฏว่าตามประเพณีนานาชาติจะถือว่าเรือรบหรือเรือซึ่งอยู่ในรัฐนาวีนั้น เมื่ออยู่บนทะเลหลวงก็เป็นเสมือนหนึ่งผืนแผ่นดินของประเทศนั้น แต่ส่วนเรือสินค้าซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของพาณิชย์นาวีถือว่าเป็นเรื่องทรัพย์สมบัติของชาตินั้น ๆ คุ้มครองโดยชาติที่มีธงสะบัดอยู่ท้ายเรือ แต่หากเข้าอยู่ในน่านน้ำใดก็ย่อมเข้าอยู่ในข่ายแห่งกฎหมายของประเทศนั้น ดังนี้จึงเห็นได้ว่า บทบาทที่รัฐบาลจะมีส่วนสนับสนุนในทางพาณิชย์นาวีจึงเป็นบทบาทเกี่ยวกับการคุ้มครองและส่งเสริมในฐานะทรัพย์สมบัติของตนในกาลเวลาปกติ และควบคุมเป็นส่วนหนึ่งของรัฐเฉพาะในเวลาวิกฤติเท่านั้น ฉะนั้น ในเมื่อรัฐยังไม่มีทุนทรัพย์อย่างล้นเหลือที่จะนำมาถมสร้างเรือขึ้นได้ให้มีจำนวนพอเพียงที่จะเป็นกำลังสำหรับรักษาดุลย์แห่งการขนส่งทางทะเลให้แก่วงการค้าได้เองแล้ว ก็ควรจะพิจารณา

เพียงในแง่ช่วยเหลือในการอำนวยเครดิตหรือใช้เงินในระยะสั้นให้เรียกกลับคืนได้เท่า-นั้น ไม่เหมือนทางประเทศใหญ่ซึ่งยอมสละเงินทุนของรัฐเข้าส่งเสริมการสร้างเรือ ยอมใช้ทุนมากหลายเพื่อช่วยทั้งอุตสาหกิจการต่อเรือและอุตสาหกิจการเดินเรือไปด้วยในตัว

ข้อเสนอที่สำคัญในเบื้องต้นอีกส่วนหนึ่งก็คือ ผู้เสนอมีเจตนาที่จะชี้ให้เห็นว่าการเคลื่อนไหวในอัตราค่าระวางของเรือเดินทะเลในปัจจุบันนั้น เท่าที่ปรากฏอยู่ผู้ที่สนใจนึกเสียว่าเป็นเรื่องที่กระทบกระเทือนเกี่ยวพันผู้ส่งสินค้าออกที่จะไปขายในตลาดต่าง-ประเทศแทบทั้งสิ้น แต่อันที่จริงแล้วความเดือดร้อนของการขยับขยายอัตราค่าระวางนั้นในระยะยาวไม่ใคร่จะเป็นที่เดือดร้อนแก่ผู้ขายสินค้าเท่าใดนัก แต่ผู้ขายสินค้า โดยปกติเป็นผู้ที่มีกำลังร้องเรียนได้ เข้าใจเรื่องได้ก็ร้องเรียนได้ดังกว่าผู้อื่น แต่แท้ที่จริงแล้วผู้ขายสินค้าสามารถที่จะผลักส่วนที่เสียของตนไปให้แก่ผู้ผลิตในกรณีย์ที่ตลาดมีการแข่งขันขายกันมากหรือผลักไปให้แก่ผู้บริโภคในเมื่อตลาดมีการแข่งขันซื้อกันมาก ฉะนั้นความเดือดร้อนอันแท้จริงนั้นตกอยู่แก่ผู้ผลิตและผู้บริโภคของประเทศทั้งในกรณีย์สินค้าเข้าและสินค้าออก แต่เป็นการแบ่งกันออกทุกรูปทุกนามจึงมองกันไม่ค่อยเห็น แต่อย่างไรก็ตาม การเพิ่มค่าระวางก็ย่อมหมายถึงการเพิ่มในอัตราราคาสินค้าทั้งขายส่งและขายปลีกไปด้วยในตัว ซึ่งหมายถึงการยกระดับค่าแห่งการครองชีพและกดระดับมาตร-ฐานการครองชีพไปในตัว สำหรับสินค้าหรือสิ่งของที่เป็นวัตถุช่วยผลิตซึ่งนำเข้าประเทศเพื่อกิจการพัฒนาการเศรษฐกิจของชาติ การเพิ่มอัตราค่าระวางก็ย่อมหมายถึงอุปสรรคของการพัฒนาการของชาติไปด้วยเช่นกัน .

แต่เรื่องของการค้าระหว่างประเทศนี้ เท่าที่ได้เสนอแล้วในบทแรกได้ชี้ให้เห็นถึงข้อเสื่อมในวิธีการปฏิบัติอันยังผลเสียเปรียบให้แก่ประเทศไทย ทั้งในการสั่งสินค้าเข้าและส่งสินค้าออก วิธีการปฏิบัตินี้เป็นวิธีการที่พ่อค้าถือเอาความสะดวกง่าย ๆ

เป็นใหญ่จึงทำให้เสียสิทธิซึ่งเมื่อรวมกันเข้าก็สำคัญมาก แต่เรื่องนี้จะไปโทษพ่อค้าเพียงฝ่ายเดียวก็ไม่ได้ เพราะการปฏิบัติของหน่วยราชการในทางวิธีการ ภาษีอากรและอื่น ๆ อันเป็นอุปสรรคกีดขวางความสะดวกนั้นอยู่ไม่ใช่น้อย หากปรับปรุงแก้ไขและโน้มน้าวให้พ่อค้าเปลี่ยนแปลงวิธีการค้าขายเสียได้ (ซึ่งคงไม่ง่ายนัก) ก็จะเปิดหนทางขยับขยายตัวให้แก่พาณิชย์นาวีดียิ่งขึ้น

ต่อจากนั้นได้เสนอถึงเรื่องของพาณิชย์นาวีของโลกเทียบให้เห็นถึงการขยายตัวของแทบทุกชาติทุกภาษาที่มีกำลังพอที่สร้างประตูเปิดออกสู่ทะเลได้ก็เริ่มสร้างกำลังทางพาณิชย์นาวี เมื่อสร้างเองยังไม่ได้ก็ร่วมมือกับผู้อื่นมาสร้าง แม้จะได้มีส่วนรักษาไว้เพียงครึ่งหนึ่งก็ยังดีกว่าจะไม่มีส่วนเสียเลย แม้ประเทศที่ไม่มีหนทางติดต่อกับทะเลและต้องอาศัยเมืองท่าของประเทศอื่นสร้างพาณิชย์นาวีของตนเองขึ้นก็ยังมี ทั้งนี้ นอกจากเพื่อที่จะให้สินค้าของตนได้เดินเข้าสู่หรือออกจากประเทศได้โดยอิสระบ้างไม่ต้องอาศัยผู้อื่นโดยสิ้นเชิงแล้ว ยังเปิดโอกาสหาอาชีพให้แก่คนของตนได้เข้าหากินในทางทะเล เริ่มตั้งแต่การขายแรงงานไปจนถึงการลงทุนในธุรกิจอันใหญ่โตเรียกร้องเอาผลแห่งทรัพย์สินมาได้จากทะเลอันเป็นอาณาเขตกลางจากทั้งการค้าประจักษ์และการค้าจำบังให้ได้บ้าง

เมื่อได้เสนอถึงเรื่องของการเปรียบเทียบพาณิชย์นาวีของนานาชาติแล้ว ก็ขอย้อนไปถึงเรื่องการบริหารกิจการงาน การควบคุมบุคคล การวางระเบียบวินัยให้เป็นที่เรียบร้อย ไม่ใช่ให้เห็นไปตามยถากรรมหรือตามอารมณ์ของผู้ทำงาน ในการนี้ผู้เสนอขอเน้นเสนอให้ราชนาวีมีส่วนเข้าเป็นผู้ควบคุมอำนาจ เพราะกิจการพาณิชย์นาวีในบางชาตินั้นในยามปกติก็ใช้เป็นเครื่องมือแห่งเศรษฐกิจ แต่ในยามสงครามกลับใช้เป็นเครื่องมือแห่งการรบได้ ทั้งเรือและทั้งคนจะต้องอยู่ในกฎแห่งข้อบังคับ (REGIMENTATION) และผู้เสนอได้มีความเห็นว่าเรื่องของพาณิชย์นาวีนี้ หากให้

ไปอยู่ในความคุ้มครองของราชนาวีแล้ว วันหนึ่งสหพันธ์กรรมกรจะต้องเข้าครองอำนาจและอาจเป็นผลดีแก่ผู้ขายแรงงาน แต่จะเป็นความหายนะของสถาบันพาณิชย์นาวี ฉะนั้น การดำเนินงานโดยทางราชการทหารเรือควบคุมพาณิชย์นาวิน ก็เท่ากับให้บริษัทจ้างคนไปจากกลุ่มบุคคลที่เคยอยู่ในความควบคุมของทหารเรือ ราชนาวีร่วมกับหน่วยราชการ เช่น กรมประชาสงเคราะห์ กรมแรงงาน อาจรักษาผลประโยชน์ในทางสวัสดิการในฐานะเป็นคนกลางไม่มีส่วนได้และส่วนเสียแก่ทั้งผู้จ้างและผู้รับจ้าง ซึ่งน่าจะเป็นผลดีแก่สถาบันซึ่งจะเริ่มขึ้นในประเทศไทย

ต่อจากนั้นผู้เสนอก็ได้ดำเนินการต่อไปคือ เสนอวิธีการสร้างพาณิชย์นาวีของไทยเพิ่มขึ้น ในขั้นต้นก็เว้นเสียไม่ได้ที่จะกล่าวถึงข้อบกพร่องที่ปรากฏอยู่ และควรจะแก้ไข บางอย่างก็เพิ่งจะได้แก้ไขไปสักปีมาแล้ว เช่น การเก็บภาษีเรือที่มีระวางขับน้ำเกิน ๕๐ ตัน ในอัตราร้อยละ ๕ ของราคาเรือเช่นนี้ เมื่อเรือเดินสมุทรขนาด ๑๐,๐๐๐ ตันจะตกอยู่ไม่ต่ำกว่า ๒๐ ล้านบาทแล้ว ๑ ล้านบาทที่จะต้องเสียไปของผู้ที่จะนำเรือเข้ามาจดทะเบียนภายใต้ธงไทยก็ออกจะเป็นภาระอันหนักหน่วงพอดู แต่ก็เป็นที่น่าโมทนาซึ่งภาษีศุลกากรอันนี้ได้เลิกเก็บไปแล้วเมื่อไม่นานมานี้ แต่ก็ยังไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับเรือไทยซึ่งระบุไว้ให้เรือที่จะจดทะเบียนภายใต้ธงไทยจะต้องมีคนไทยเป็นบุคคลถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐ เช่นนี้ ในเมื่อคำนึงถึงว่าการรวบรวมทุนจากบุคคลคนไทยปริมาณเท่านี้เป็นเรื่องยากเย็นเพียงใด ประกอบกับธุรกิจในประเทศไทยส่วนมากก็เป็นการดำเนินงานโดยใช้เครดิตจากธนาคารแทบทั้งสิ้น ทั้งเรื่องของการหากินทางทะเลก็จะต้องเป็นเรื่องที่จะต้องปลูกฝังขึ้นใหม่ในคนไทย กฎหมายที่ไม่สู้จะเหมาะกับสถานการณ์ซึ่งสมควรแก้ไขปรับปรุงโดยด่วน และนอกจากนี้เรื่องใหญ่ก็คือ กฎหมายทะเลซึ่งควบคุมทุก ๆ ด้านของธุรกิจการเดินเรือตลอดจนการจำนำ จำนอง เหล่านี้ซึ่งผู้เสนอจำได้ว่าได้มีผู้เสนอให้รัฐบาลพิจารณาจัดตั้ง แม้ทางสถานเอกอัครราชทูตไทยตลอดจนสภาวิจัยแห่งชาติ (สาขานิติศาสตร์) ก็ได้เคยแนะนำมานับเป็นเวลาประมาณ

๓ ปีมาแล้ว และเรื่องนี้คณะรัฐบาลก็ได้ตั้งคณะกรรมการไปแล้ว แต่ก็ยังไม่ปรากฏผล ร่างกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมการขนส่งทางทะเลเพื่อที่จะยังความยุติธรรมให้เห็นแก่ทุกฝ่าย ไม่ใช่เพื่อเป็นการสนองปฏิบัติการที่ไม่สบอารมณ์ของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งนั้นเข้าใจว่า ในปัจจุบันก็กำลังยกร่างอยู่จวนจะเสร็จและเสนอรัฐบาลได้แล้ว เมื่อสำเร็จเสร็จลงและตราออกเป็นกฎหมายใช้ได้ก็คงจะเป็นการก้าวหน้าไปได้ขั้นหนึ่ง ส่วนขั้นอื่นๆ ก็ควรจะดำเนินตามโดยไม่ชักช้า เมื่อจัดการสร้างสิ่งเหล่านี้ให้เป็นรากฐานขึ้นมาได้ เข้าใจว่าก็คงจะมีผู้สนใจที่จะนำเรือเข้ามาสู่ธงไทย โดยเฉพาะในลักษณะร่วมทุนซึ่งน่าเสียดายยิ่งซึ่งดูเหมือนเราจะเสียโอกาสไปหลายครั้งในอดีตที่ไม่นานมานี้

ส่วนการที่รัฐจะช่วยในการสร้างเรือก็ควรจะถือโอกาสในสภาพแห่งการแข่งขันสร้างและเปลี่ยนแปลงของโลกในเรื่องของพาณิชย์นาวีในปัจจุบัน ซึ่งการช่วยเหลือโดยการลงทุนไม่น้อยและอาจเรียกกลับคืนได้ในระยะอันสั้น ซึ่งไม่น่าจะมีหนทางที่จะสูญเสียเงินที่ลงทุนไปนั้น และทั้งจะเป็นการแผ้วถางเปิดทางให้ประชากรที่เคยลงทุนในทางอื่น หันเข้านำเงินซึ่งกำลังมีเพิ่มพูนขึ้นในตลาดภายในประเทศมาลงทุนในกิจการเดินเรือ นำออกไปหารายได้จากต่างประเทศในลักษณะบริการสาธารณะซึ่งอาจเป็นจุดหนึ่งของการป้องกันภัยทางเศรษฐกิจในปัญหาการลงทุนล้นตลาดภายใน ในเมื่อผู้ใช้บริการภายในถอนตัว และอาจนำไปสู่ภาวะเงินเฟ้อทำให้อำนาจการซื้อเพิ่มพูนเหนือสิ่งผลิตภายในประเทศ และขยับขยายราคาสิ่งของนอกเหนือไปจากอำนาจแห่งการควบคุมไปได้

เรื่องสำคัญต่อไปเกี่ยวกับข้อเสนอก็คือ วิธีการศึกษาและอบรมของผู้ที่จะเป็นพนักงานปฏิบัติงานทั้งบนฝั่งและในเรือเกี่ยวกับพาณิชย์นาวี ซึ่งเรื่องนี้ได้หารือกับท่านผู้ใหญ่ที่สนใจในเรื่องบางท่านและก็ได้รับคำแนะนำอย่างดี ประกอบกับความรู้ที่ได้รับจากผู้ที่มีประสพการณ์ชาวต่างชาติบางคนในหลายแห่งประกอบกัน และเสนอร่างให้เป็นหลักสูตรของการอบรมตลอดจนการที่จะส่งนักศึกษาไปศึกษาเพิ่มเติมที่สถานการศึกษา

ในต่างประเทศซึ่งรู้สึกว่าจะยินดีรับและช่วยเหลือในการริเริ่มนี้ และ ณ ที่นี้แหละที่ผู้เสนอเห็นว่ารัฐบาล ควรดำริสั่งผู้มีความรู้ความชำนาญจากต่างประเทศมาสอนในทางแต่ละวิชาโดยเฉพาะเช่นในทางสถาปัตยกรรมนาวี กับทางวิศวกรรมสมุทรและทางอื่นๆ เมื่อเป็นเช่นนั้นแล้วเราจะสามารถสร้างผู้รู้ในเรื่องนี้ขึ้นได้ในอนาคตเป็นจำนวนมาก ที่จะได้ก้าวหน้าต่อไปเป็นขั้น ๆ แทนที่จะมาเสียเงินอย่างมากมายมาให้ผู้อื่นพิจารณาวางนโยบาย ซึ่งรู้สึกว่าคงจะมีผลน้อยและบางครั้งอาจให้ผลร้ายอีกด้วย

เมื่อผ่านจากเรื่องของเรือทะเลผู้เสนอก็ได้เสนอความเห็นเกี่ยวกับการซ่อมและสร้างเรือ ซึ่งผู้เสนอเห็นว่าควรจะสร้างขึ้นในขั้นที่นี้อาจเป็นขนาดย่อมพอซ่อมเรือได้บ้างและสร้างเรือเล็กได้แต่ก็ต้องหาแหล่งให้ถูกและก็ควรผลักออกไปจากกรุงเทพ ฯ เช่นแถบชลบุรีหรือสงขลาและในตามลำแม่น้ำใหญ่ ๆ เช่นแม่น้ำโขงในอุบลเป็นต้น เพราะที่เหล่านี้เมื่อขยายเข้าแล้วจะมีแรงงานเพรียบพร้อมและจะสร้างเป็นศูนย์การอุตสาหกรรมได้เป็นอย่างดี และเมื่อได้ทราบว่าองค์การเศรษฐกิจแห่งเอเซียและตะวันออกไกลของสหประชาชาติ ก็ได้ร่วมมือกับรัฐบาลและรัฐบาลชาติอื่นขึ้นในเขตจังหวัดหนองคายแล้ว ยิ่งทำให้ผู้เสนอรู้สึกแน่ชัดเข้าอีกว่า ทางที่จะสร้างอู่เรือของไทยขึ้นเองสำหรับไทยใช้ที่จังหวัดเช่นจังหวัดอุบลจึงเป็นการสมควรอย่างยิ่ง

ผู้เสนอได้เสนอต่อเกี่ยวกับการวางองคาพยพหน่วยทบวงการเมืองบริหารงานธุรกิจสมุทรซึ่งถ้ามองดูอย่างผิวเผิน ๆ จะเป็นที่ขบขันว่าใหญ่โตเกินควร แต่ถ้าจะหยุดพิจารณาให้ถ่องแท้จะเห็นว่าเป็นเรื่องชั้นแรกที่เป็นความเห็นเสนอที่จะใช้เงินของรัฐบาลมาลงทุนคือเงินเดือน เงินค่าใช้สอย และเงินการจรเหล่านี้ แต่ว่าเงินเหล่านี้ถึงแม้จะสูญในทางโครงการ แต่ก็มีเงินพอจะกลับมาได้บ้าง หากรัฐบาลต้องการจะหากำไรเช่นในกรณีย์ของศูนย์การเช่าและให้เช่าเรือและองค์การรับภาระจัดส่งและรับสินค้ากลางแต่ทั้งนี้ผู้เสนอไม่ขอเสนอความเห็นสนับสนุนการสร้างกำไรหากทำได้ เพราะเจตนาของโครงการนี้คือการสร้างพาณิชย์นาวีขึ้นเท่านั้น

ต่อจากเรื่องราวดังที่ได้กล่าวมาแล้วก็มีความเห็นที่ควรจะต้องกล่าวถึงก็คือ กิจการประสานงานกับต่างชาติ และการส่งเสริมช่วยหาสินค้าให้แก่เรือไทยในเมื่อเกิดขึ้นแล้ว แต่ในเรื่องเหล่านี้ก็ได้เสนอไว้อย่างชัดแจ้งซึ่งถ้าสรุปหรือชี้แจงให้กระจ่างก็ไม่ถนัดใจนัก อย่างไรก็ดีเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีของชาติ พ.ศ. ๒๕๐๙ ที่ประทานเสนอมานี้ ผู้เสนอขอเรียนเสนอมาด้วยความบริสุทธิ์ใจ และหวังว่าคงจะได้รับการพิจารณาเพื่อประโยชน์ในทางส่วนรวม ไม่ใช่เพื่อฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง ผู้ใดผู้หนึ่ง บริษัทใดบริษัทหนึ่ง หรือแม้องค์การใดองค์การหนึ่งโดยเฉพาะ

อนึ่งหากในขั้นต้นรัฐบาลจะยังต้องใช้เวลาที่จะวินิจฉัยหาหนทางที่เหมาะที่สุดและประหยัดที่สุดเพื่อสร้างกองเรือพาณิชย์ของชาติขึ้น และงานพัฒนาการในด้านส่งเสริมพาณิชย์นาวีของชาติยังต้องใช้อยู่ เพื่อที่จะช่วยพ่อค้าประชาชนและเริ่มดำเนินวางฐานแห่งการขนส่งทางทะเลอาจเหมาะสมที่รัฐบาลจะออกกฎหมายควบคุมการขนส่งทางทะเลได้เป็นระเบียบแล้วไซร้ ผู้เสนอเห็นว่าหน่วยราชการในขั้นต้นอาจวางรูปในลักษณะที่ย่อลงเพื่อควบคุมและเพื่อเริ่มดำเนินงานในทางสนเทศสมุทร (MARITIME INTELLIGENCE) ส่วนราชการควรแบ่งเพื่อเริ่มดำเนินงานดังนี้ :—

เค้าการแบ่งส่วนราชการของสำนักงานคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางทะเล

สำนักงานควบคุมการขนส่งทางทะเล

(Office of National Maritime Board)

แบ่งส่วนราชการออกเป็น

๑. **สำนักงานเลขาธิการคณะกรรมการ** (Secretariate Office)

(๑) แผนกการประชุม (Agenda Section)

(๒) แผนกการประชาสัมพันธ์ (Public Relation Section)

(๓) แผนกเรื่องราวและคำร้อง (Petition Section)

(๔) แผนกประสานงาน (Laision Section)

๒. **กองกลาง** (Central Division)

(๑) แผนกสารบรรณ (Registry Section)

(๒) แผนกรับส่ง (Dispatch Section)

(๓) แผนกบรรณรักษ์ (Archives Section)

(๔) แผนกบุคคลาธิการ (Personnel Section)

(๕) แผนกสวัสดิการ (Welfare Section)

๓. **กองคลัง** (Finance Division)

(๑) แผนกการบัญชี (Accounts Section)

(๒) แผนกรับจ่าย (Cashier Section)

(๓) แผนกควบคุมงบประมาณ (Budget Section)

(๔) แผนกการเงิน (Monetary Section)

(๕) แผนกพัสดุ (Store Section)

๔. กองข่าวสาส์นเศรษฐกิจทางทะเล (Division of Maritime Economic Intelligence)

(๑) แผนกตลาดทั่วไป (General Market Section)

(๒) แผนกพัฒนาการวิเทโศบาย (International Policy Development Section)

(๓) แผนกประกันภัยทางทะเล (Marine Insurance Section)

(๔) แผนกวิชาการ (Technical Section)

(๕) แผนกเผยแพร่และบรรณาธิการ (Promotion & Publication Section)

๕. สำนักงานทะเบียน (Registration Office)

(๑) แผนกรับแจ้ง (Registering Section)

(๒) แผนกแก้ไขคำแจ้ง (Correcter of Statement Section)

(๓) แผนกจัดระดับ (Classification Section)

(๔) แผนกตรวจสอบการแจ้ง (Statement Inspection Section)

๖. กองควบคุมธุรกิจ (Division of Maritime Business Control)

(๑) แผนกเรือจร (Tramper Service Section)

(๒) แผนกเรือสายประจำ (Liner Service Section)

(๓) แผนกเรือลักษณะพิเศษ (Special Features Section)

(๔) แผนกเดินเรือชายฝั่ง (Coaster Service Section)

(๕) แผนกเรือเช่าและให้เช่า (Leasing & Chartering Service Section)

(๖) แผนกเรือช่วยส่ง (Auxiliary Service Section)

๗. กองควบคุมองค์การบริหาร (Division of Executive Organization Control)

(๑) แผนกบริษัทหรือสาขา (Owner Line or Branch Office Section)

(๒) แผนกตัวแทน (Owner Line & Broker Section)

(๓) แผนกตัวแทนการเช่า (Chartering Agent Section)

(๔) แผนกผู้รับจัดการขนส่ง (Forwarding Agent Section)

๘. กองธุรการฝ่ายกฎหมาย (Legal Office Division)

(๑) แผนกสอบสวน (Hearing & Examinating Section)

(๒) แผนกนิติการ (Legal Procedure Section)

(๓) แผนกวินิจฉัยสัญญา (Contract & Agreement Section)

(๔) แผนกการหมาย (Litigation Section)

(๕) แผนกไกล่เกลี่ยและตัดสิน (Mediation & Arbitrating Section)

๙. กองตรวจธุรกิจ (Business Investigation Division)

(๑) แผนกสอบบัญชี (Auditing Section)

(๒) แผนกตรวจสอบปฏิบัติการ (Document Inspective Section)

๑๐. กองอัตราค่าระวางและค่าโดยสาร (Fare & Freight Rate Division)

(๑) แผนกควบคุมอัตรา (Rate Control Section)

(๒) แผนกอัตราพิเศษ (Special Agreement Rate Section)

(๓) แผนกสอบสวน (Investigative & Survey Section)

(๔) แผนกตรวจสอบอัตรา (Rate Inspection Section)

ดังนี้ แม้จะเป็นทะบวงการที่ออกจะมีขนาดใหญ่กว่าปกติเกินความคาดหมายของบางท่าน แต่ก็น่าจะทำงานได้อย่างเต็มตัว หากทำจริง ๆ และจะเป็นประโยชน์แก่ประเทศชาติอย่างมาก

ภาคหลักสร้างเสร็จและเสนอเมื่อ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๐๙

ภาคผนวก

บทที่ ๑

อารัมภบท

ภายหลังที่ข้าพเจ้าทั้งสองได้เสนอเค้าโครงการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ พุทธศักราช ๒๕๐๙ ต่อคณะรัฐบาล ภายใต้การนำของ ฯพณฯ จอมพลถนอม กิตติขจร นายกรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๓๑ พฤษภาคม พุทธศักราช ๒๕๐๙ ไปแล้วนั้น บัดนี้ได้ทราบว่า ฯพณฯ นายกรัฐมนตรีมีบัญชาส่งเรื่องที่ข้าพเจ้าเสนอไปแล้วนี้ ต่อไปยังสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติเพื่อได้พิจารณาวิจัยต่อไป

ข้าพเจ้ารู้สึกซาบซึ้งในความกรุณาของ ฯ พณ ฯ นายกรัฐมนตรีเป็นอย่างยิ่ง ที่ได้สละเวลาอันมีค่าพิจารณาเรื่องที่ข้าพเจ้าเสนอไปนั้น ข้าพเจ้าจึงขอประทานถือโอกาสนี้ขอปวารณาตนที่จะกระทำทุกอย่าง ไม่ว่าจะเป็นทางกายกรรม วจีกรรม หรือมโนกรรม เพื่อจุดมุ่งหมายให้เรื่องพาณิชย์นาวีบรรลุผลไปสู่ความสำเร็จ ก่อร่างสร้างขยายตัวขึ้นเพื่อเป็นเครื่องมือรับใช้วงการเศรษฐกิจของชาติไทยสืบต่อไป เท่าที่ความรู้และความสามารถของข้าพเจ้าที่มีอยู่หรือจะต้องแสวงหามาให้ต่อไป

ในเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ พุทธศักราช ๒๕๐๙ ที่ได้เสนอไปแล้วนั้น ข้าพเจ้าได้เสนอการจัดตั้งพาณิชย์นาวีแห่งชาติให้เป็นได้ทั้งในลักษณะของธุรกิจเอกชน (PRIVATE ENTERPRISE) หรือจะเป็นบริษัทที่รัฐบาลร่วมทุน (GOVERNMENT PARTICIPATED COMPANY) หรือจะเป็นองค์การรัฐวิสาหกิจ

(STATE ENTERPRISE ORGANIZATION) ก็ได้ ทั้งนี้จะให้เป็นองค์การของไทยโดยสมบูรณ์ หรือจะเป็นในลักษณะร่วมทุนกับต่างชาติ (FOREIGN CO-INVESSMENT) ก็ยังได้ไม่ปิดหนทางเลยแม้แต่อย่างเดียว จุดใหญ่อยู่ที่ให้รัฐบาลเป็นผู้ควบคุมคุ้มครอง ส่งเสริมและสนับสนุนเท่านั้น

เนื่องด้วยในระยะเวลาอันกระชั้นชิดนี้ ได้มีเหตุการณ์และความเคลื่อนไหวทางวงการเรือค้าของโลกอย่างมากมายเกิดขึ้น ซึ่งผู้พิจารณาเรื่องน่าจะได้ติดตามและสังเกตไว้บ้าง หรือท่านอาจสนใจอยู่แล้วก็เป็นได้ แต่ในฐานะที่ข้าพเจ้าเป็นผู้ริเริ่มเรื่องนี้ขึ้นจึงรู้สึกว่าเป็นภาระที่จะต้องคอยติดตามและเรียนเตือนไว้เป็นครั้งคราว โดยหวังในความสนใจของทุก ๆ ท่านในเรื่องของพาณิชย์นาวี และในเรื่องการควบคุมการขนส่งทางทะเลให้กระชับแน่นยิ่งขึ้นไปอีก ทั้งนี้อาจเป็นความบกพร่องหละหลวมของข้าพเจ้าเอง ซึ่งยังรู้สึกว่าเรื่องของพาณิชย์นาวีและการขนส่งทางทะเลนี้ได้รับการสนใจน้อยเหลือเกินจากวงราชการที่ควรเกี่ยวข้อง และยิ่งกว่านั้นการติดตามเพื่อให้ได้รับความเข้าใจของข้าราชการผู้ทรงคุณวุฒิพึงจะสนใจก็มีอยู่น้อยมาก ทั้งที่เรื่องของการเศรษฐศาสตร์ทางสมุทรกำลังเคลื่อนไหวอยู่อย่างมากมาย เช่น การแปรสภาพของการต่อเรือเพื่อขนสินค้า การเปลี่ยนแนวทางเดินของสินค้าบางชนิด การก่อร่างสร้างตนของชาติต่าง ๆ ในลักษณะ "มือใครยาวสาวได้สาวเอา" การผันแปรของพาณิชย์นาวีในโลกปัจจุบันไม่เพียงแต่หมายถึงการกระทบกระเทือนต่อการถ่ายเทสินค้าเท่านั้น แต่จะกระทบกระทั่งถึงสวัสดิการ สังคม การผลิต การเปลี่ยนตลาดของประเทศและของทวีปต่าง ๆ อย่างที่อาจกลับหน้ามือเป็นหลังมือได้ในระยะเวลาเพียงไม่กี่สิบปี และเพราะการขนส่งโดยเรือเดินสมุทรนี้มีลักษณะผิดแผกแตกต่างกันมาก กับนัยของการขนส่งชนิดอื่นทั้งในปริมาณ ในระยะทางและในเจตนาเช่นปริมาณขนสินค้าของเรือนั้นมากกว่าสื่อแห่งการขนส่งใด ๆ ทั้งสิ้นแม้แต่รถไฟ เป็นการหารายได้จากนอกประเทศของตนเอง เป็นงานที่ทำเพื่อหวังในประโยชน์ของสินค้านั้น ๆ จริง ๆ เช่น ส่งของไปเพื่อการอุปโภค หรือบริโภคในแหล่งที่ต้องการประกอบการผลิตขึ้นในอีกแหล่งหนึ่ง

เป็นต้น เป็นงานที่มุ่งทำเพื่อหากำไรไม่ใช่เพื่อเกียรติภูมิถ้าเทียบกับการบิน แต่ก็มีส่วนแห่งการอวดธงทิวของชาติอยู่ไม่น้อย ฉะนั้น การพัฒนาการของพาณิชย์นาวีของนานาชาติ จึงเป็นเรื่องที่สัมพันธ์กันทั่วไปจะไปเว้นความสนใจไม่ได้ ในระยะเวลาอันสั้น สิ่งเปลี่ยนแปลงในเรื่องพาณิชย์นาวีนั้นมีมากนับแต่การควบคุมการขนส่ง การควบคุมการขยายแรงงาน การควบคุมสินค้าบางประเภทไปส่งยังแหล่งห้าม หรือการควบคุมการขนสินค้าที่กีดกันเหล่านี้เป็นเรื่องที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน ซึ่งข้าพเจ้ารู้สึกว่าน่าจะนำไปประกอบกับการพิจารณาเกี่ยวกับเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ พุทธศักราช ๒๕๐๙ ต่อไป

อนึ่ง เรื่องที่จำเป็นจะต้องปรับความเข้าใจแก่ผู้อ่านก็คือ ได้มีความเห็นเกิดขึ้นในหมู่ท่านผู้ได้รับการยกย่องว่าเป็นผู้รู้เกี่ยวกับเรื่องอุตสาหกิจการเดินเรือและธุรกิจการขนส่งทางทะเลได้กล่าวว่า การเดินเรือนั้นเป็นเรื่องที่ทุกชาติขาดทุนเช่นเดียวกับกิจการอื่น ๆ ที่รัฐต้องให้ความสนับสนุนพิเศษ (SPECIAL SUBSIDY) จะเป็นเงินหรือเป็นการมอบหมายการบริหารอำนวยผลประโยชน์นี้ก็ตาม ข้าพเจ้าผู้เขียนทั้งสองขอค้านด้วยความเคารพยิ่งว่า เป็นเรื่องไม่ตรงและไม่ถูกกับพฤติการณ์อันแท้จริง เพราะเท่าที่ทราบการเดินเรือถ้าได้สร้างรายได้มหาศาลให้แก่นานาประเทศที่ทำ เช่น นอร์เวย์ ญี่ปุ่น เดนมาร์ค สวีเด็นและบริเตน นี่กล่าวเฉพาะมือใหญ่ ๆ ส่วนประเทศเล็ก ๆ ลงมาที่ไม่มีอำนาจทางการเมืองนักก็ได้รับผลประโยชน์มากหลายจากธุรกิจการขนส่งทางทะเล เช่น กรีก และใกล้ตัวเราเอง เช่น จีน อินเดีย และอื่น ๆ ตามตัวเลขคร่าว ๆ ปรากฏว่ากองเรือของโลกได้ขยายตัวจากปี ๒๕๐๘–๒๕๐๙ ประมาณร้อยละห้า ทั้งนี้ตามรายงานขององค์การร่วมมือในการพัฒนาการแห่งยุโรป (OECD) ซึ่งกล่าวได้ว่าเพิ่มจาก ๑๔๙.๗ ล้านตันเป็น ๑๕๗.๒ ล้านตัน ตัวเลขนี้อาจไม่ตรงทีเดียวกับตัวเลขที่ข้าพเจ้าได้เสนอไปแล้ว แต่ก็ถือได้ว่าอยู่ในขั้นน่าสนใจที่จะพึงรับพิจารณาและการดำเนินธุรกิจการค้าทางทะเลของชาติต่าง ๆ ในโลก ส่วนมากปรากฏว่าเป็นธุรกิจดำเนินการของเอกชน (PRIVATE ENTERPRISE) หากการเดินเรือและ

การขนส่งทางทะเลเป็นเรื่องที่ไม่เป็นกำไรแล้ว ปริมาณการเพิ่มในระยะเวลาอันสั้นคงไม่เป็นเช่นนี้ได้

ความคิดอีกอย่างหนึ่งที่ว่าการเกื้อกูลอุดหนุนธุรกิจการเดินเรือหรือการขนส่งทางทะเลนั้นเป็นเรื่องของการเสียสละเงินของชาติ และให้อุตสาหกิจอื่นหรือประชากรเป็นผู้รับภาระเพื่อประโยชน์ของผู้ดำเนินธุรกิจนั้น ก็เป็นความนึกคิดที่เลอะเลือนและอยู่ในขั้นปฐมวัยเท่านั้น เพราะอันที่จริงแล้วหากการช่วยเหลืออนุเคราะห์ของรัฐเกี่ยวกับอุตสาหกิจการเดินเรือและธุรกิจการขนส่งทางทะเล หรือจะเรียกให้สะดวกขึ้นว่าการพัฒนาการพาณิชย์นาวีของชาติ (NATIONAL MERCHANT MARINE DEVELOPMENT) โดยวางแผนผังกำหนดวิธีการอย่างดีอย่างรอบคอบ ปราศจากความประมาทและโดยความกล้าหาญแล้ว จะเห็นผลว่าได้รับการตอบแทนได้ทั้งผลรายได้ของรัฐบาลแห่งชาติ (NATIONAL GOVERNMENT) และทั้งรายได้ของชาติ (NATIONAL INCOME) ซึ่งประชากรจะได้รับมาในลักษณะการทำมาหากิน การอยู่ดีกินดี การได้รับผลสืบเนื่องมาจากธุรกิจการงานเพิ่มพูนขึ้นอย่างเพียงพอ

จริงอยู่การที่รัฐเข้าอุ้มชูช่วยเหลือธุรกิจการเดินเรือ หรือการขนส่งทางทะเล ซึ่งบางรัฐได้ปรากฏมาแล้วได้กระทำไปอย่างห้าวหาญหรือหักโหมเกินควร เป็นการดำเนินงานเป็นรัฐวิสาหกิจ (STATE ENTERPRISE) และดำเนินธุรกิจแบบสัมพหุลา (TOTALITALISM) ดังเช่นบางประเทศที่ได้ก่อกำเนิดเดิมขึ้นมา และเมื่องานได้ดำเนินไปเข้าขีดขั้นของการกีดกันผู้อื่นอย่างจงใจ (DISCRIMINATION) แล้ว ก็ย่อมหวังได้ในผลของการตอบโต้ (RETALIATION) จากผู้อื่น ซึ่งส่วนมากมีกำลังมีประสพการณ์และทั้งมีความรอบรู้มากกว่า

ในปัจจุบันเรื่องของการช่วยเหลือการขนส่งระหว่างประเทศหรือจะพูดให้ตรงก็คือ การคุ้มครองการค้าระหว่างประเทศที่น่าสนใจก็ได้มีการเคลื่อนไหวอยู่มาก เช่น

ในสหรัฐอเมริกาซึ่งกำลังเสื่อมโทรมลงในทางการเดินเรือ และการพาณิชย์นาวีตกมาอยู่ในอันดับ ๖ หรือ ๗ จนเป็นที่น่าวิตก นักการเมืองเศรษฐกิจประยุกต์ (APPLIED ECONOMIST) กำลังดำริที่จะให้รัฐบาลหาหนทางจัดตั้งหน่วยทะบวงการเมืองขึ้นเพื่อดำเนินการนี้ และได้ทราบว่ากำลังตั้งกระทรวงการขนส่ง (DEPARTMENT OF TRANSPORTION) ขึ้น คล้ายกับที่มีอยู่แล้วในประเทศอื่น ๆ ซึ่งได้ตั้งทะยอยกันมาตามลำดับ ตามความเห็นของผู้เสนอความคิดนี้ดำริที่จะให้สร้างกฎหมายต่าง ๆ เพื่อให้ประโยชน์แก่เรือภายใต้ธงของสหรัฐ สำหรับขนสิ่งของซึ่งรัฐบาลให้เป็นการช่วยเหลือเกี่ยวกับสินค้าที่ไม่ได้มีส่วนในการป้องกันประเทศ (ออกจะน่าขันอยู่สักหน่อยที่ว่าผู้เสนอนึกถึงสินค้าอะไรที่ไม่ได้ช่วยเหลือป้องกันประเทศอื่น เพราะแม้สิ่งของที่อนุเคราะห์ในทางเศรษฐกิจก็เป็นการช่วยเหลือในการป้องกันประเทศในเมื่อคำนึงถึงว่าประเทศทั้งหลายที่ได้รับการช่วยเหลือนั้นไม่ร่ำรวยเช่นเดียวกับผู้ให้ทัศนะจึงต้องต่างกัน และอีกประการหนึ่งเมื่อช่วยเหลือแล้ว ก็ไม่น่าที่จะกีดกันเรือของประเทศที่ได้รับส่วนช่วยด้วยเพราะไม่เช่นนั้นแล้ว ก็เท่ากับหาประโยชน์ในการขนส่งจากผู้ที่จนกว่า ในเมื่ออัตราค่าระวางของอเมริกันสูงกว่าโดยปกติ) ตามความดำริดังนี้ :—

๑. ให้มีโครงการช่วยเหลือ (SUBSIDY PROGRAMME) แก่ผู้บริการเดินเรืออเมริกันต่าง ๆ รวมทั้งเรือจรและเรือเดินพิเศษ และให้การอนุเคราะห์แยกเป็นสองตอน ทั้งในการสร้างเรือและในการดำเนินธุรกิจ

๒. เลิกให้การช่วยเหลือแก่ธุรกิจการเดินเรือใดที่ไม่มีเรือภายใต้ธงชาติอื่นแข่งขันหรือมีการสนับสนุนของชาติอื่นในการหาสินค้าป้อนเรือ

๓. พยายามดำเนินงานให้ทั้งสินค้าออกและสินค้าเข้าของสหรัฐ ได้เข้าใกล้กับส่วนสมดุลย์มากที่สุดเกี่ยวกับอัตราค่าระวาง

๔. พยายามติดตามศึกษาและตัดสินการกีดกันผู้อื่นอย่างจงใจของชมรมการเดินเรือและวิธีการปฏิบัติซึ่งได้รับคำร้องเรียนจากผู้ส่งสินค้าต่อชมรมการเดินเรือ

๕. พยายามติดตามและหาหนทางแก้ไข ในส่วนที่เรือภายใต้ธงชาติอื่นออกเสียง ตลอดจนการใช้อิทธิพลกีดกันเรือภายใต้ธงชาติอเมริกัน

๖. หาวิธีคำนวณเพื่อให้ได้สมรรถภาพที่ดีที่สุดสำหรับอัตราค่าระวางที่ฝ่ายเดินเรือแจ้งมาและวิจัยอัตราเหล่านั้น

เรื่องเหล่านี้เป็นเรื่องของคนอื่น เป็นเรื่องผู้ที่มั่งมี เป็นเรื่องของผู้ที่มีพาณิชย์นาวีใหญ่อยู่แล้ว และไม่ใช่เรื่องของเราแต่ก็น่าจะสนใจไว้บ้าง

เมื่อพูดถึงการแข่งก้นส่งเสริมแล้ว ก็จะลืมเสียมิได้ที่จะกล่าวอีกครั้งว่าในระยะไม่กี่ปีนี้ญี่ปุ่นได้เริ่มนำโลกในการต่อเรือและเดินเรือ แม้ต่างประเทศโดยเฉพาะในยุโรปก็พยายามหลายวิถีทางที่จะต่อสู้กับการได้เปรียบนี้แต่ก็ยังไม่สำเร็จ ภายหลังที่ได้ใช้ทั้ง เล่ห์ กล มนต์ อุบาย หลาย ๆ ประการแล้วลงท้ายก็ต้องจำเป็นเลียนแบบ ปรากฏว่า เยอรมัน อังกฤษ นอร์เวย์ และในแทบทุก ๆ ชาติที่ต่อเรือกันใหญ่โตในยุโรปได้ใช้วิธีรวมตัว (MERGER) แต่ผลอันนี้ปรากฏว่านอกจากจะเป็นผลดีในทางรวมกำลังในการแยกหน่วยชำนาญงาน (SPECIALIZATION) และทำให้สมรรถภาพในการออกแบบและในการต่อดีขึ้น แต่ในขณะเดียวกันก็เป็นการเพิ่มพูนการแข่งขัน (GROWING COMPETITION) เป็นผลิตผลพลอยได้ และการที่มีการแข่งขันกันเช่นนี้ก็ย่อมหมายถึงการเปิดโอกาสให้ได้มีอัตราค่าต่อเรือไม่สูงเกินไป และเงื่อนไขของการต่อก็ไม่รุนแรงเกินไปด้วย

โดยเหตุผลที่ได้กล่าวมาในบทแรกนี้อย่างยืดยาวโดยเฉพาะการเอาเรื่องของคนอื่นมากล่าวก็เพื่อจะเป็นการนำทางท่านผู้อ่านไปสู่ความสนใจ ฉะนั้นจึงเห็นเป็นการสมควรที่จะต้องจัดทำเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ พุทธศักราช ๒๕๐๙ ภาคผนวกนี้ขึ้น เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาต่อจากฉบับเดิม ที่ข้าพเจ้าทั้งสองได้เสนอมาด้วยแล้วนั้น

ในการเสนอฉบับผนวกครั้งนี้ ข้าพเจ้าหวังอย่างจริงใจว่าท่านผู้อ่านคงสนใจในเรื่องเพียงพอที่จะให้อภัยในการส่งเรื่องมาเป็นสองตอน ซึ่งอาจถือว่าเป็นการขยัก-ขย่อน ไม่งดงามได้ แต่อย่างไรก็ดี เจตนาของผู้เสนอหวังเพียงขอประทานเพิ่มความรู้ที่ได้รวบรวมขึ้นมาใหม่ให้ประกบกับเรื่องเดิมเพื่อจะได้สะดวกแก่ท่านผู้มีหน้าที่วินิจฉัยจะได้ทำการจำแนกวิจัย และกำหนดข้อบกพร่องของบทต่าง ๆ ที่ได้เสนอมาได้อย่างละเอียดถี่ถ้วนยิ่งขึ้น ซึ่งทั้งนี้ผู้เสนอก็ยินดีและกระวนกระวายที่จะได้รับทราบข้อวิจัยนั้น ๆ ด้วยความเคารพยิ่งต่อไป พร้อมทั้งหวังเพื่อเกิดประโยชน์แก่ส่วนรวมซึ่งอาจได้รับในไม่ช้า

บทที่ ๒

ปัญหาเฉพาะหน้าของไทยเกี่ยวกับอัตราค่าระวาง

เมื่อประมาณไม่เกิน ๓ ปีมานี้ ในวงของทางราชการได้มีปัญหาเกิดขึ้นใหม่ ซึ่งเพิ่มพูนภาระแห่งความนึกคิดให้แก่ท่านรัฐบุรุษหลายท่าน แต่เรื่องนั้นก็หาได้เป็นเรื่องเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดโดยปัจจุบันทันด่วนไม่ แต่เป็นเรื่องที่เรื้อรังสืบเนื่องมานาน คล้าย ๆ กับโรคร้ายชนิดที่ค่อย ๆ ทำลายสังขาร ซึ่งกว่าแพทย์จะได้รู้ก็เข้าอยู่ในระยะที่ไกลมากเกินการเยียวยาในระบบการบำบัดสามัญ และอาจถึงขั้นจำเป็นแก่กาลศัลยกิจก็เป็นได้ นี่คือทัศนะของการขนส่งสินค้าทางทะเลที่มีความผูกพันกับประเทศไทย และจะชัดยิ่งขึ้นทุกวันตราบเท่าที่ไทยเราทำการพัฒนาเศรษฐกิจของชาติ เพื่อความเจริญก้าวหน้าของชาติ เพื่ออาศัยตลาดต่างประเทศที่ไกลออกไป เพื่อจำหน่ายสินค้าที่ผลิตให้ออกไป ซื้อสินค้ามาเพื่อบริโภคและเพื่อส่งเสริมให้การผลิตของไทยขยายตัวยิ่งขึ้นไปอีก

การที่จะเข้าใจชัดในเรื่องนี้ อย่างน้อยก็จำเป็นที่จะต้องย้อนกลับไปในประวัติการค้าของประเทศไทยเมื่อประมาณ ๒๕—๓๐ ปีที่แล้วมา ซึ่งในครั้งกระนั้นประเทศไทยกำลังตื่นตัวด้วยการนำระบบใหม่แห่งการปกครองเข้ามาใช้ ประชาชนชาวไทยก็ได้มีส่วนรู้ มีส่วนเห็นมากขึ้นในการปกครองของประเทศของตน ภายหลังที่ได้อยู่ในยุคหนึ่งแห่งการอบรมให้รู้จักสังวรณ์ในความรักสมบัติที่สำคัญของชาติ มีสถาบันแห่งชาติ ศาสนา และพระมหากษัตริย์ ต่อมาคนไทยก็ได้เริ่มดำเนินงานภายใต้การนำของรัฐบาลหลายชุดและหลายคน ซึ่งก็อาจมีวิถีทางแตกต่างกันไปบ้าง แต่เจตนารมณ์ก็ใกล้เคียงกัน คือปลดแอกคนไทยในทางการเมืองให้เข้าสู่ความเท่าเทียมกับนานา

ประเทศที่ได้รับขนานนามว่าอารยะ คนไทยจึงเริ่มรู้สึกหวงแหนในจารีต ประเพณี และวัฒนธรรมหรือในสิ่งที่เป็นมรดกตกทอดอันถือเป็นสมบัติส่วนรวมของชาติ จึงได้เริ่มฟื้นฟูสิ่งที่ได้เสื่อมไปให้กลับเข้าสู่ความสมบูรณ์ สร้างประเพณีที่มีลักษณะเป็นของไทยแท้แต่ก็เทียบได้ทัดเทียมกับอารยะประเพณีขึ้น แต่สิ่งหนึ่งที่ไทยเราได้ประสพความลำบากและขยับขยายตัวเพื่อให้รอดพ้นจากการไม่เท่าเทียม การลดหลั่นต่ำต้อยกว่าประเทศอื่นซึ่งจะจับมือถือแขนกับเราอยู่ในขณะนี้ยังไม่ได้ดีเท่ากับในทางก้าวหน้าทางการเมืองหรือในทางอารยะธรรมก็คือทางเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นปัญหาที่เกือบจะเรียกได้ว่าครอบจักรวาล และส่วนสำคัญก็อยู่ที่การค้า และการค้าจะเจริญได้ก็จะต้องเพรียบพร้อมด้วยองค์สาม คือการผลิต การบริโภค และการจำหน่ายจ่ายแจก ซึ่งทั้งสามข้อนี้กำลังเป็นเรื่องที่อยู่ในความสนใจของข้าพเจ้าอยู่ในปัจจุบันนี้

เมื่อ ๓๐ ปีที่แล้วมาไทยเรามีพลเมืองกะได้โดยประมาณ ๑๐ ล้านคน มีสินค้าที่สำคัญส่งออกไปขายยังต่างประเทศในระยะนั้น คือ ข้าว แร่ ไม้สัก พริกไทย หนัง–เขาสัตว์ และของป่าต่าง ๆ พ่อค้าชาวต่างชาติร้อยละร้อยเป็นผู้ผูกขาดการส่งสินค้าเหล่านี้โดยสิ้นเชิง ผู้ที่ทำการรวบรวมสินค้าเหล่านี้ขึ้นภายในประเทศ แม้จะมีไทยบ้างก็เพียงนำมาเพื่อขายให้แก่พ่อค้าชาวต่างชาติ สินค้าขาเข้าก็เช่นกันสั่งเข้ามาโดยบริษัทใหญ่ของชาวต่างชาติและจำหน่ายต่อออกไปยังมือสองและมือสาม ซึ่งคนไทยก็เป็นเพียงผู้รับมือรอง ๆ ลงไปเท่านั้น การมีสินค้าออกและเข้าอยู่ในมือของชาวต่างชาติเช่นนี้ก็ย่อมหมายถึงบริษัทใหญ่ ๆ ชาวต่างชาติได้รับเอกสิทธิ์เป็นตัวแทนในทางธุรกิจของการขนส่งทางทะเลโดยสิ้นเชิง บริษัทหนึ่ง ๆ รับเป็นตัวแทนสายการเดินเรือนับเป็นสิบสาย การประกันภัยนั้นก็ไม่ต้องพูดถึงคนไทยเราแทบไม่รู้จักเพราะไม่มีงานเกี่ยวข้อง เมื่อเป็นเช่นนี้การอ้าขาผวาปีกของเราที่ภูมิใจนักภูมิใจหนาว่า เป็นประเทศเดียวในเอเซียตะวันออกเฉียงใต้ที่ไม่เคยเป็นประเทศราชของใครนั้น จึงถูกเพียงแต่ในฐานะทางการเมืองเท่านั้น แต่ในทางเศรษฐกิจแล้วเราเป็นเมืองขึ้นเต็มตัว

ครั้นต่อมาเมื่อประเทศไทยได้ดำเนินชีวิตในทัศนะใหม่ คนไทยเริ่มหันเข้าสู่การค้า จะเป็นเพราะความจำเป็น จะเป็นเพราะโอกาส หรือจะเป็นเพราะการรักความก้าวหน้าก็ตาม ก็ได้ก่อร่างสร้างตัวขึ้นมาอย่างมากมาย รวมทั้งรัฐบาลแต่ละคณะก็ได้ดำเนินงานขยับขยายเพิ่มพูนการผลิตให้เกิดสินค้ามากขึ้น ในปัจจุบันมีประชาชนพลเมืองมากกว่า ๓๓ ล้านคน มีสินค้าสำคัญ ๆ เพิ่มพูนขึ้น เช่น ยางพารา ปอ ข้าวโพด ข้าวฟ่าง นุ่น ครั่ง ละหุ่ง และอื่น ๆ อีกมากมาย ทั้งชาวไทยแท้และไทยสมทบ ได้เริ่มเข้าควบคุมการค้า และควบคุมการส่งสินค้าไปขายยังตลาดต่างประเทศได้เป็นส่วนมากและเพิ่มขึ้นทุกขณะ เช่น ตลาดในญี่ปุ่น อเมริกาและยุโรปรวมทั้งตลาดดั้งเดิมของเราคือ สิงคโปร์และฮ่องกง โดยรัฐบาลก็พยายามหาตลาดใหม่ให้อีกเช่นในทวีปแอฟริกา ออสเตรเลีย และอเมริกาใต้ คนไทยได้เริ่มดำเนินธุรกิจการประกันภัยต่าง ๆ ขึ้น ถึงแม้จะยังไม่ใหญ่โตก็ได้ดำเนินมามากแล้ว ซึ่งแสดงว่าแอกแห่งการเป็นคนไม่อิสระในสังคมก็หลุดไปได้หลายเปราะ แต่เปราะใหญ่ยังคงมีอยู่คือการนำสินค้าที่ผลิตได้ไปส่งยังตลาดต่างประเทศ นำสินค้าที่จำเป็นซึ่งจากต่างประเทศเข้ามาป้อนประชาชนภายในประเทศ ซึ่งในปัจจุบันนี้มีวิธีอยู่เพียงทางเดียวที่จะทำได้ คือการมีเรือเดินทะเลของเราเอง เพราะสื่อการขนส่งทางอื่นไม่ว่าจะเป็นรถไฟ เรือบิน หรืออะไรที่อาจมีขึ้นก็ตาม ก็ยังมองไม่เห็นทางที่จะนำมาเทียบเคียงกับการนำหรือพาสินค้าทั้งในปริมาณ ในระยะทางหรือในทางประหยัด เทียบกับเรือเดินสมุทรได้ ฉะนั้นเมื่อเรายังไม่มีเป็นของเราเอง ก็ต้องอาศัยผู้อื่นไปพลางก่อน หรือถึงแม้ว่าจะมีเป็นของตัวเองแล้ว ก็ยังต้องอาศัยผู้อื่นบ้างเสมอไปเป็นการให้ถ้อยทีก็เกิดได้ถ้อยอาศัย

การเดินเรือของไทยเคยมีมาก็หลายครั้ง ต้องระระงับไปก็หลายครั้ง เพราะขาดความเข้าใจที่ถูกและความสนับสนุนที่ควรจากทั้งรัฐบาลและประชาชน ฉะนั้นการที่บริการเดินเรือของไทยไม่ว่าจะเป็นชายฝั่งหรือข้ามทะเล หรือข้ามมหาสมุทร หรือประการใดก็ตาม จะทรงกายอยู่ได้ก็จะต้องได้รับการควบคุม คุ้มครอง ส่งเสริม และ

สนับสนุนจากรัฐบาลอย่างเต็มที่ และเมื่อใดเรื่องของการเดินเรือของไทยจึงอาจขบปัญหาเองได้แล้ว และเมื่อนั้นจึงจะเรียกได้ว่าปลดแอกใหญ่ออกไปอีกเปราะหนึ่งให้ใกล้กับสภาพของไทยเป็นไทยโดยแท้

ก. ลักษณะของอัตราค่าระวางของชมรมและการเขยิบขึ้นเนื่องด้วยสิ่งแวดล้อม

บรรดาเรือค้าของนานาประเทศ ไม่ว่าใหญ่หรือเล็ก จะทรงและดำรงตนอยู่ได้ก็ด้วยปริมาณและลักษณะของสินค้าที่จะพึงได้รับโดยจะอาศัยจากปริมาณของสินค้าเพียงประการเดียวหาเป็นการพอไม่ ทั้งนี้ส่วนใหญ่การกำหนดอัตราค่าระวางเป็นการคล้อยตามราคาของสินค้าเสมอมา เป็นต้นว่าสินค้าประเภทหนึ่งมีมูลค่าสูงอัตราค่าระวางก็จะสูงตามไปด้วย แต่หากสินค้าทั้งมีมูลค่าต่ำ อัตราค่าระวางก็จะต่ำลงไปด้วย ทั้ง ๆ ที่สินค้าทั้งสองประเภทนั้นจะมีปริมาตร (VOLUME) ในการสิ้นเปลืองเนื้อที่บรรทุกหรือน้ำหนักของเรือเท่ากันก็ตาม นอกจากนี้มีปัญหาเรื่องความเป็นอันตรายของสินค้านั้นเองและสินค้าอื่นตลอดจนตัวเรือ ฉะนั้นค่าระวางที่ได้รับจากการบรรทุกนั้นจะไม่เท่ากันได้เลยหรืออาจขาดทุนก็ได้แม้เรือจะได้รับสินค้าจนเต็มระวางบรรทุกก็มาจากลักษณะของสินค้าที่แตกต่างกันไปเช่นนี้ ทางฝ่ายเรือจึงจำเป็นจะต้องแยกลักษณะของสินค้าออกเป็นสองนัย คือ :—

๑. ลักษณะของสินค้าที่มีอัตราค่าระวางต่ำ (LOW FREIGHT CARGO) เช่น เกลือ ข้าว ปูนซิเมนต์ ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง เป็นต้น

๒. ลักษณะของสินค้าที่มีอัตราค่าระวางสูง (HIGH FREIGHT CARGO) เช่น แร่ ยาง ไม้สัก ปอ นุ่น ครั่ง เหล่านี้เป็นต้น

ถึงแม้ว่าทางฝ่ายเรือจะแบ่งประเภทหรือแยกลักษณะส่วนใหญ่ของสินค้าออกเป็นประเภทรายได้น้อย หรือประเภทรายได้มากไว้แล้วก็ตาม แต่ก็ไม่สามารถจะเลือกบรรทุกเฉพาะสินค้าที่ตนพอใจเพียงอย่างใดอย่างหนึ่งได้ ที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะบรรดาพ่อค้าผู้

ทำการส่งสินค้าออกทางทะเลของประเทศไทยทั้งสิ้นมิได้เป็นผู้ทำการผลิตสินค้าที่ตนได้ทำการค้าแต่มีฐานะเพียงคนกลาง จึงจำเป็นต้องพยายามรวบรวมบรรดาผลิตผลต่าง ๆ มากแหล่งมากชนิด เท่าที่จะสามารถจะรวบรวมให้อยู่ในวงการค้าของตนเท่าที่จะมากได้และก็ซึ้งในลักษณะของสินค้าสูงต่ำด้วย ฉะนั้นเมื่อทั้งฝ่ายเรือและฝ่ายพ่อค้าต่างก็ทราบในความต้องการของกันและกัน ต่างฝ่ายจึงต้องใช้ลักษณะของสินค้าที่แตกต่างกันนั้นเป็นเครื่องมือเพื่อต่อรองซึ่งกันและกัน โดยทางฝ่ายเรือก็อยากจะได้แต่สินค้าที่มีอัตราค่าระวางสูง ฝ่ายพ่อค้าก็พยายามยัดเยียดสินค้าที่มีอัตราค่าระวางต่ำร่วมไปในการรับบรรทุกด้วย และบางครั้งพ่อค้าอาจอ้างอิงสาเหตุต่าง ๆ ยืมมือรัฐบาลเข้าร่วมเพื่อกันการได้เปรียบจากฝ่ายเรือ แหละนี้คือลักษณะหนึ่งของการใช้ "ศิลปการค้า" ในการต่อรอง หรืออีกลักษณะหนึ่งอาศัยช่วงระยะเวลาเรือเข้าออกมากน้อย ประกอบกับความสะดวกของการเข้าออกท่าและการบรรทุกกับภาวะของ สินค้า "พร้อมส่ง" (PROMPT SHIPMENT) เป็นเกณฑ์การต่อรองก็มี (ลักษณะอื่นที่ฝ่ายเรือบีบบังคับพ่อค้า จะได้กล่าวถึงต่อไปในตอนหลังภายใต้หัวข้อนี้)

นอกเหนือจากลักษณะของสินค้าสูงต่ำดังกล่าวแล้วข้างต้น บริษัทเรือของชมรมจะวางอัตราค่าระวางสินค้าส่วนใหญ่ไว้ใน "พิกัดอัตราค่าระวาง" (FREIGHT TARIFF) ด้วยการวางกฎเกณฑ์ของอัตราหลัก (BASIS RATE) ของค่าระวางโดยทั่ว ๆ ไปด้วยการอาศัยหลัก ๔ ประการ คือ:—

๑. **สินค้าที่อาศัยน้ำหนัก** คือสินค้าประเภทที่กินเนื้อที่บรรทุกของเรือน้อยแต่กินน้ำหนักของระวางมาก เช่น แร่ต่าง ๆ ข้าว ยางพารา ครั่ง และเมล็ดพืชต่าง ๆ บางชนิดเป็นต้น สินค้าที่มีลักษณะเช่นนี้ ทางบริษัทเรือของชมรมจะถือหลักการคำนวณการเรียกเก็บอัตราค่าระวางจากน้ำหนัก (WEIGHT) ของสินค้านั้น ๆ ทั้งสิ้น และในกรณีเช่นนี้ทางบริษัทเรือก็จะวางหลักอัตราต่อตัน (BASIS SCALE TON) ไว้ว่าจะคิดอัตราค่าระวางของสินค้าประเภทใดต่อน้ำหนักเท่าใด เช่น

ก. PER TON OF 20 CWT (เท่ากับน้ำหนัก ๒,๒๔๐.๐ ปอนด์ หรือ ๑,๐๑๖.๐๐ กก.)
ข. PER SHORT TON (,, ๒,๐๐๐.๐ ปอนด์ หรือ ๙๐๗.๑๘ กก.)
ค. PER METRIC TON (,, ๒,๒๐๔.๖ ปอนด์ หรือ ๑,๐๐๐.๐๐ กก.)
ง. PER LONG TON (,, ๒,๒๔๐.๐ ปอนด์ หรือ ๑,๐๑๖.๐๐ กก.)
จ. PER EXTRA LONG TON (,, ๒,๕๐๐.๐ ปอนด์ หรือ ๑,๑๓๔.๐๐ กก.)

สินค้าประเภทนี้โดยปกติทางฝ่ายเรือชอบมาก เพราะสะดวกแก่การเดินเรือโดยเฉพาะเวลาคลื่นลมจัด เพราะการเคลื่อนที่ของสินค้าไม่ใคร่จะมีและเป็นน้ำหนักถ่วงเรือด้วย

๒. สินค้าที่อาศัยขนาด. คือสินค้าประเภทที่กินเนื้อที่บรรทุกของเรือมาก แต่กินน้ำหนักของระวางน้อย เช่น ไม้ต่าง ๆ ปอ นุ่น ไหม ใบยาสูบ เหล่านี้เป็นต้น บรรดาสินค้าที่มีลักษณะเช่นนี้ ทางบริษัทเรือถือหลักการคำนวณอัตราค่าระวางจากการวัดหาขนาด (MEASUREMENT) โดยคิดปริมาตรเป็นลูกบาศก์ฟุต (CUBIC FOOT CONTENT) คือการวัดจากกว้าง × ยาว × หนา หรือลึก ของสินค้านั้นทั้งสิ้น และในกรณีเช่นนี้ ทางบริษัทเรือก็จะวางอัตราหลักต่อตัน (BASIS SCALE TON) ไว้ว่า จะคิดอัตราค่าระวางของสินค้าประเภทใดต่อขนาดหรือปริมาตรเท่าใดก็แล้วแต่กรณีของสินค้ามีลักษณะแน่นหรือโปร่ง เช่น

ก. ต่อตันของ ๔๐ ลูกบาศก์ฟุต (PER TON OF 40 CFT.)

ข. ต่อตันของ ๕๐ —,,— (PER TON OF 50 CFT.)

สินค้าประเภทนี้หากรับมากเกินไป เรือจะไม่มีน้ำหนักทรงตัวและรักษาความเร็วไม่สม่ำเสมอ และอาจชอกช้ำในการกระทบกระแทกโดยคลื่นลม .

๓. สินค้าที่อาศัยมูลค่า. คือสินค้าประเภทที่ไม่กินทั้งเนื้อที่บรรทุกและน้ำหนักของระวาง แต่มูลค่าหรือราคาของสินค้านั้น ๆ สูงเช่น อัญมณี ทองคำ โบราณ-ภัณฑ์ แร่ธาตุอันมีค่าต่าง ๆ เหล่านี้เป็นต้น บรรดาสินค้าที่มีลักษณะดังกล่าวนี้ทาง

บริษัทเรือก็จะวางอัตราต่อร้อยของราคา (AD VALOREM) ของสินค้า โดยผู้ทำการส่งสินค้าจะต้องประเมินราคาของสินค้าหรือจะนำหลักฐานแสดงราคาจากการประกันภัยมาแสดงต่อบริษัทเรือ ก่อนทำการบรรทุก

๔. **สินค้าที่ยังมิได้ระบุหรือวางเกณฑ์บังคับ.** คือสินค้าที่มิได้ทำการส่งอยู่เป็นประจำ และทางบริษัทเรือก็ยังมิได้ระบุใช้ในพิกัดอัตราค่าระวางของตน จึงจำเป็นต้องวางอัตรารวม ๆ ไว้เป็นพิเศษ เช่น สินค้าเบ็ดเตล็ด (GENERAL CARGO) ซึ่งโดยมากมักสูงกว่าอัตราค่าระวางของสินค้าที่ได้ระบุไว้แต่ละประเภท ฉะนั้นสินค้าที่ยังมิได้ระบุหรือวางเกณฑ์บังคับ (UNENUMERATED OR UNSPECIFIED CARGOES) นี้ ทางบริษัทเรือวางอัตราบังคับเป็นพิเศษไว้ทั้ง ๒ นัย คือ อาจคิดจากน้ำหนัก หรืออาจคิดจากขนาดก็ได้ แล้วแต่ว่าจากนัยใดจะทำอัตราค่าระวางได้สูงกว่าและเรียกใช้อัตรานั้น หรือแม้สินค้านั้นได้ถึงเมืองท่าปลายทางและได้ทำการตรวจสอบใหม่ หากปรากฏว่าอัตราที่เรียกเก็บแล้วนั้น ควรจะเรียกเก็บจากอีกนัยหนึ่งจะสูงกว่า ก็อาจเรียกเก็บเพิ่มเติมจากฝ่ายผู้รับสินค้าได้ โดยที่ทางฝ่ายผู้รับไม่มีทางหลีกเลี่ยง เพราะเข้าลักษณะ " ผีถึงป่าช้า "

ฉะนั้นเมื่อทราบหลักเกณฑ์ของอัตราหลักและลักษณะของค่าระวางแล้ว ก็ควรจะทราบถึงท่าประจำต่าง ๆ (BASE-PORTS) ปลายทางของเรือแต่ละสายว่ามีท่าใดบ้าง ทั้งนี้เพราะการวางอัตราค่าระวางนั้น ทางบริษัทเรือบังคับใช้เฉพาะระหว่างท่าประจำเท่านั้น นอกเหนือจากนั้นแล้วแม้ว่าเรือจะต้องไปจอดก็จะถูกถือว่าเป็นท่านอกหรือท่าไม่ประจำ (OUT-PORTS) พ่อค้าผู้ทำการส่งสินค้าจะต้องเสียค่าระวางเพิ่มเติมเป็นพิเศษ (ADDITIONAL FREIGHT) มากขึ้นจากเดิม แต่จะมากหรือน้อยทั้งนี้ก็ย่อมแล้วแต่ระยะใกล้หรือไกลและความสะดวกของท่ามากหรือน้อยเป็นหลัก

อนึ่ง ดังได้กล่าวข้างต้นแล้วว่า บริษัทเรือของชมรมนั้นได้จัดวาง " พิกัดอัตราค่าระวาง " (FREIGHT TARIFF) ขึ้น เพื่อแจกจ่ายแก่บรรดามวลสมาชิกและ

ชมรมเพื่อรับทราบและปฏิบัติเรียกเก็บตามที่กำหนดไว้ และแก่บรรดาพ่อค้าผู้ทำการขนส่งสินค้าทางทะเลที่สำคัญ ๆ หรือแล้วแต่จะมีผู้ร้องขอมา แต่ถ้าหากจะมีการแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงอัตราค่าระวางขึ้นหรือลงแล้ว ก็หาจำเป็นจะต้องพิมพ์หรือเปลี่ยนแปลง "พิกัดอัตราค่าระวาง" ฉบับนั้นใหม่ทั้งหมดไม่ หากแต่เพียงออกเป็นใบเปลี่ยนแปลง (REVISED SHEETS) หรือใบเพิ่มเติม (ADDENDUM SHEETS) เท่านั้น โดยประกาศกำหนดระยะเวลาที่จะเริ่มบังคับใช้และวันสิ้นสุดการบังคับใช้ไว้เสมอดังนี้

ในบทนำของ เค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติภาคผนวกนี้ ก็ได้เกริ่นไว้แล้วว่า บรรดาสายการเดินเรือของชมรมมีอยู่ด้วยกันถึง ๖๗ ชมรม มีเส้นทางเดินเรือไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ที่สำคัญ ๆ ของโลก และมีหลายสายที่มีเส้นเดินทางมายังประเทศไทย แต่สายที่สำคัญต่อผลิตผลทางเกษตรของไทยออกสู่ตลาดโลกนั้น มีอยู่ ๓ สาย คือ.—

๑. สายชมรมประเทศไทย — อ่าวเม็กซิโกและฝั่งแอตแลนติคของสหรัฐ-อเมริกา (THIALAND-U.S. GULF & ATLANTIC CONFERENCE)

๒. สายชมรมประเทศไทย - ยุโรป (THAILAND-EUROPE CONFERECE)

๓. สายชมรมประเทศไทย — ญี่ปุ่น (THAILAND JAPAN CONFERENCE) โดยมีบริษัทใหญ่ของต่างชาติปฏิบัติงานทำหน้าที่เป็น "ตัวแทนบริษัทเจ้าของเรือ" (OWNERS' REPRESENTATIVE) หรือเป็น "บริษัทตัวแทนสายการเดินเรือ" (AGENTS OF THE LINE) ส่วนมากเรือแทบทั้งหมดของบริษัทเหล่านี้มีธุรกิจการค้าทั้งภายในและภายนอกประเทศ เป็นตัวแทนของผลิตภัณฑ์สินค้าเข้านับร่วมร้อยประเภท เป็น "คนกลาง" รับส่งสินค้าออกนับหลาย ๆ สิบชนิด เป็นตัวแทนบริษัทประกันภัย และมีบางแห่งเป็นตัวแทนบริษัทตรวจสภาพของเรือด้วย ที่ยังไม่ได้ทำการค้าก็มี คือ การดำเนินธุรกิจทางธนาคารและรับตรวจสอบสภาพสินค้าทั่วไปเท่านั้น ฉะนั้น เมื่อทราบฐานะและความได้เปรียบของบรรดาบริษัทที่บำเพ็ญตนทำการค้า

ประดุจหนึ่ง "ร้านสรรพสินค้า" (DEPARTMENT STORE) ซึ่งก็ได้เปรียบเหนือบริษัทเล็ก ๆ น้อย ๆ อื่นใดอยู่แล้ว แต่เมื่อมารับเป็นผู้อำนวยการบริการขนส่งสินค้าทางทะเลอันเป็นบริการสาธารณะรับใช้สังคมการค้าด้วย โดยมีการค้าของตนเองพัวพันเกี่ยวโยงและผูกพันกับการค้าของผู้อื่น ซึ่งตนถือว่าเป็นลูกค้าของตนร่วมอยู่ด้วยดังนี้ และโดยที่การค้าคือการแข่งขันและจะต้องแข่งขันอยู่ตลอดเวลา ที่ยังทำการค้าซึ่งต่างก็ย่อมมี "ความลับ" อันพึงปกปิดซึ่งกันและกันอยู่ ครั้นเมื่อบรรดาผู้ทำการค้าเหล่านั้นจำเป็นต้องพึ่งบริการเดินเรือของบริษัทใหญ่เช่นนี้ ความลับส่วนใหญ่บางประการที่พึงปกปิดกลับต้องถูกเปิดเผยเป็นต้นว่านามและที่อยู่ของผู้ส่งสินค้า นามและที่อยู่ของผู้สั่งซื้อสินค้า นามและที่อยู่ของผู้รับสินค้า จำนวนและน้ำหนักของสินค้าชนิดประเภทและลักษณะของสินค้า เครื่องหมายของสินค้า ชื่อเรือบรรทุกสินค้าเมืองท่าส่งและเมืองท่ารับสินค้า ลักษณะการซื้อและการขายสินค้า อัตราหลักต่อตันของสินค้า และลักษณะการชำระอัตราค่าระวางของสินค้าเหล่านี้เป็นต้น ฉะนั้นพฤติการณ์ดังกล่าวแล้วข้างต้นนี้หากผู้ที่มิได้มีประสพการณ์ หรือเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศทางทะเล และได้รับหน้าที่เป็นผู้พิจารณาเรื่องนี้ หากดูเพียง "ผิวเผิน" แล้วก็จะเห็นเป็นเรื่องธรรมดาสามัญ แต่หากได้ไตร่ตรองโดยถี่ถ้วนและรอบคอบแล้ว จะเห็นความได้เปรียบและเสียเปรียบของแต่ละฝ่ายได้อย่างชัดแจ้ง

เมื่อได้กล่าวมาแล้วว่า บริษัทอำนวยบริการรับส่งสินค้าทางทะเลมีธุรกิจอันเป็นการค้าของตน ซึ่งเหมือนหรือคล้ายคลึงกับบรรดาห้างร้าน ผู้ใช้บริการต้องเสียเปรียบด้านการค้าโดยตรงแล้ว ผู้ใช้บริการเหล่านี้ยังอาจถูกบีบบังคับให้ทำการส่งสินค้าด้วยสายการเดินเรือ ต่างสายต่างเส้นทางซึ่งตนเป็นตัวแทนอยู่ ซึ่งบางแห่งอาจกว่าสิบสาย และมีสายการเดินเรือของชุมรุมที่สำคัญทั้งสามสาย (คือ ไทย—สหรัฐ, ไทย—ยุโรป

และไทย—ญี่ปุ่น) อยู่ในกำมือของตนด้วย และข้อแตกต่างของเรือทั้ง ๓ สายนี้ ต่างก็มีนัยของพิกัดอัตราค่าระวางแตกต่างกัน คือ :—

๑. สายการเดินเรือในชมรมประเทศไทย – สหรัฐอเมริกานั้นไม่มีเงินส่วนลด

๒. สายการเดินเรือในชมรมประเทศไทย – ยุโรปนั้นมีการให้ส่วนลดผลัดเวลา (DEPER REBATE)

๓. สายการเดินเรือในชมรมประเทศไทย – ญี่ปุ่นนั้นมีการให้ส่วนลดตอบแทนความสัตย์ซื่อ (FIDELITY REBATE)

ซึ่งลักษณะของส่วนลดต่าง ๆ จะได้กล่าวถึงในข้อ ค. ของบทนี้ต่อไป

ดังนั้นเมื่อต่างก็ทราบแล้วว่า สายชมรมเรือสู่สหรัฐนั้นไม่มีเงินส่วนลดใด ๆ ที่จะผูกพันลูกค้ามิให้ผันแปรการใช้บริการกับตนไปใช้บริการอิสระ (INDEPENDENCE OPERATION) อื่นได้ จึงนำพันธะการผูกพันของลูกค้าที่จะพึงมีต่อสายชมรมเรือ ยุโรปและญี่ปุ่นนั้น เป็นเครื่องมือบีบบังคับเรียกร้องจนลูกค้าต้อง "จำยอม" มอบส่วนหนึ่งส่วนใดหรือทั้งหมดของสินค้าเพื่อไปยังตลาดสหรัฐนั้น มากับเรือของชมรม สาเหตุแห่งการต้องทำการบีบบังคับสินค้าไปอเมริกานั้น ก็เพราะในบรรดาสินค้าทั้งหมดไม่ว่าประเภทและลักษณะใดก็ตาม หากตลาดที่ต้องการนั้นมีทั้งญี่ปุ่น, ยุโรป หรือ สหรัฐอเมริกาแล้วอัตราค่าระวางที่จะพึงเรียกเก็บได้นั้นของอเมริกาจะได้สูง และเป็นอันดับหนึ่งเสมอดังนี้

อนึ่ง นับแต่ปลายปี พ.ศ. ๒๕๐๖ เป็นต้นมา ปรากฏว่าชมรมการเดินเรือทั้ง ๓ สายนี้ ต่างได้ผลัดเปลี่ยนกันประกาศเพิ่มอัตราค่าระวางโดยต่างกรรมและต่างวาระกัน ครั้งแล้วครั้งเล่าของแต่ละสายชมรม (เท่าที่พอจะจดจำได้ก็ดูเหมือน ๕ หรือ ๖ ครั้ง โดยส่วนหนึ่งของข้ออ้างที่ค่อนข้างจะ "จำเจ" และก็ยังคงยกมาเป็นข้ออ้างอยู่แทบทุกครั้งที่เพิ่มอัตราค่าระวางก็คือ "การแออัดของท่าเรือ" (PORT CONGESTION) ทำให้บรรดาเรือของชมรมต้องเสียเวลานับเป็นชั่วโมง ๆ หรือเป็นวัน ในการรอผ่านเพื่อเข้าเทียบท่าเรือกรุงเทพ ฯ และอีกส่วนหนึ่งของข้ออ้างก็คือ เครื่องมือเครื่องใช้เพื่ออำนวยความ

สะดวก (PORT FACILITY) แก่เรือ ยังไม่เพียงพอกับการขนถ่ายสินค้า จึงเกิดการล่าช้า และเรือต้องเสียเวลาไปมากกว่าการเทียบท่าเรือแห่งนั้น แห่งนี้ ในตะวันออกด้วยกันเมากล่าวอ้าง ดังนั้นเพื่อความกระจ่างชัดและเป็นธรรม จึงขอกล่าวเพียงสรุปดังนี้ การเอาท่าเรือกรุงเทพฯ ซึ่งตั้งอยู่บนฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา และห่างจากสันดอนที่ปากน้ำถึง ๒๕ กิโลเมตร ไปเทียบกับท่าเรือที่ฮ่องกงและสิงค์โปร์ ซึ่งท่าเรือทั้งสองแห่งนี้อยู่ริมฝั่งทะเล เหตุใดจึงไม่นำไปเทียบกับบรรดาเมืองท่าที่มีลักษณะตั้งอยู่บนฝั่งของแม่น้ำคล้ายกับประเทศไทยเช่นท่าเรือที่ย่างกุ้งบ้าง แม้การกล่าวอ้างเพื่อขึ้นค่าระวางนี้จะมีมูลแห่งความอัดแอและไม่สะดวกจริงอยู่บ้างก็ตาม แต่ก็หาควรจะคิดรวมโดยผนึกเข้าไปกับค่าระวางที่เพิ่มขึ้นไม่ ควรจะเรียกเก็บจากพ่อค้าผู้ทำการส่งออกเป็นอัตราเพิ่มพิเศษ (SURCHARGE) ดังเช่นที่เคยปฏิบัติกับท่าเรือแห่งอื่นๆ มาแล้วเช่นที่เมืองท่าโคลัมโบ หรือเมืองท่ากัลกัตตา จึงจะถูกต้องและสมควรกว่า เพราะเหตุว่าอัตราเพิ่มพิเศษนี้ หากจำเป็นต้องมีขึ้นเพื่อชดเชยกับการสูญเสียค่าใช้จ่ายของชมรมเรือไปจริง และก็คงได้คำนวณเป็นตัวเงินไว้แน่นอนแล้วว่าควรเรียกเก็บเพิ่มขึ้น โดยเฉลี่ยแล้วจะตกเป็นมูลค่าเท่าใดต่ออัตราบรรทุก (SCALE TON) หากควรนำไปผนึกติดอยู่กับอัตราค่าระวางไม่ มิฉะนั้นหากมีการขึ้นค่าระวางเมื่อใด ครั้งใด หรือคราวใดค่าระวางพิเศษนี้ (ไม่ใช่อัตราพิเศษ) ก็จะเป็นส่วนสมทบเพิ่มกำลังการขึ้นค่าระวางไปด้วยทุกครั้งและก็จะเป็นฐานเพื่อทบทวีคูณสูงขึ้นทุกขณะไม่มีที่สิ้นสุด ดูแล้วเสมือนหนึ่งเป็นการจงใจที่จะให้อัตราเพิ่มพิเศษผูกพันกลมกลืนไปกับอัตราค่าระวาง ถึงแม้ว่าทางการจะได้แก้ไขความไม่สะดวกดังกล่าวนั้นให้ลุล่วงไปได้แล้วบ้างก็ตาม ก็คงจะไม่มีส่วนใดที่บริษัทเรือของชมรมจะแยก (และคงไม่แยก) อัตราค่าระวางกับอัตราพิเศษนี้ออกจากกันไปได้ (อัตราเพิ่มพิเศษที่เรียกเก็บจากเมืองท่าโคลัมโบ และ กัลกัตตาได้ยกเลิกแล้ว เพราะอ้างว่าท่าได้ถูกปรับปรุงดีขึ้นพอควร)

เมื่อได้กล่าวถึงเรื่องไม่สู้จะถูกและสมควรแล้ว ก็ใคร่จะหยิบยกอัตราพิเศษอีกอัตราหนึ่งที่ชมรมการเดินเรือเรียกเก็บอยู่นอกเหนืออัตราค่าระวางปกติคือ ขณะนี้ผู้ทำ

การส่งสินค้าออกต้องจ่ายอัตราพิเศษในการส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพ ฯ โดยสายการเดินเรือของชมรมสู่สหรัฐอเมริกาเป็นเงิน U.S.$ 1.25 (เท่ากับประมาณ ๒๕ บาท) ต่ออัตราบรรทุก (SCALE TON) โดยให้ชื่อว่า "อัตราตามอารมณ์" (ARBITRARY RATE) ซึ่งอ้างว่าเป็นการชดเชยในการที่เรือใหญ่ "อุตส่าห์" เข้ามารับสินค้าให้ถึงในท่ากรุงเทพ ฯ แทนการจอดรอรับสินค้า ณ เกาะสีชัง (FOR ALL CARGOES LOADING IN BANGKOK IN LIEU OF LOADING AT KOHSICHANG) ซึ่งตามนัยแห่งความเป็นจริงแล้ว ท่าเรือกรุงเทพ ฯ เป็นท่าแห่งเดียวที่มีการขนถ่ายสินค้าลงยังท่า ฉะนั้น เรือเดินสมุทรทุกลำหากมีสินค้านำเข้ามาด้วย และมีระวางกินน้ำไม่ลึกเกินกว่าที่จะผ่านสันดอนได้แล้ว ร้อยทั้งร้อยจะต้องเข้าเทียบท่ากรุงเทพ ฯ เพื่อทำการขนถ่ายสินค้าออก เมื่อแล้วเสร็จก็จะทำการบรรทุกสินค้าเข้าไปด้วย ก็นับว่าเป็นการสะดวกและสมควรอยู่แล้ว แต่เหตุไฉนจึงยังคงเรียกเก็บ "อัตราตามอารมณ์" นี้อยู่อีกจนกระทั่งทุกวันนี้ ซึ่งที่ต้องตามเหตุผลแล้ว "อัตราตามอารมณ์" นี้น่าจะต้องยกเลิกเสียนับตั้งแต่ทางการได้ทำการขุดลอกสันดอนเพื่ออำนวยความสะดวกให้เรือเดินสมุทรขนาด ๑๒,๐๐๐ ตัน หรือกินน้ำลึกไม่เกิน ๒๙—๓๐ ฟุต แล้วจะผ่านเข้ามายังท่าเรือกรุงเทพ ฯ ได้ดังประสงค์ หรือจากข้อเท็จจริงอีกประการหนึ่งก็คือหลักฐานสัญญาการซื้อขาย (SALES/BUYING CONTRACT) และใบตราส่งสินค้า (BILL OF LADING) ซึ่งถือเสมือนหนึ่งสัญญาการรับขนส่งสินค้าระหว่างผู้ส่งสินค้ากับผู้บังคับการเรือที่รับบรรทุกสินค้าหรือเอกสารสั่งจ่ายเงินผ่านธนาคาร (LETTER OF CREDIT) เอกสารสำคัญทั้ง ๓ ประเภทนี้ พันทั้งพันจะต้องระบุเมืองท่าปลายทาง (PORT OF DESTINATION) หรือเมืองท่าขนถ่าย (PORT OF DISCHARGING) โดยนัยเดียวและตรงกันหมดว่า กรุงเทพ ฯ (BANGKOK) เมื่อเป็นเช่นนี้แม้ว่าฝ่ายเรือจะโดยลักษณะใดก็ตามไม่สามารถนำเรือเข้าท่ากรุงเทพ ฯ โดยอาจจะต้องทำการขนถ่ายของรายนี้ลง ณ เมืองท่าหนึ่งเมืองท่าใดในทวีปอาฟริกา หรือเกาะสีชัง ก็ย่อมจะเป็นภาระของฝ่ายเรือทั้งสิ้นที่จะต้องหาทางนำสินค้านั้น ๆ มาจนกระทั่งถึงท่าเรือกรุงเทพ ฯ จึงจะถือได้ว่าเป็นการสิ้นสุดของสัญญาขนส่ง และฝ่ายเรือเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายทั้งหมดไม่ว่ามากหรือน้อยประการใด แต่แล้วกลับมาเรียกเก็บ "อัตราตาม

อารมณ์" อีกตันละประมาณ ๒๕ บาททุกตันไปกับสินค้าที่ตนก็รอรับบรรทุกออก ณ ท่า กรุงเทพ ฯ นั่นเอง ฉะนั้น จึงยังไม่ทราบว่าจะเรียกการบังคับนี้ว่าอะไร

ดังได้กล่าวในข้อนี้แล้วว่านับแต่ปลายปี พ.ศ. ๒๕๐๖ เป็นต้นมา อัตราค่าระวางของชมรมการเดินเรือสายต่าง ๆ ได้เพิ่มอัตราครั้งแล้วครั้งเล่าได้ประมาณ ๕ - ๖ ครั้งมาแล้ว ความจริงการขึ้นค่าระวางเรือนี้ก็เป็นสิทธิอย่างหนึ่งระหว่างผู้ใช้และผู้ให้บริการขนส่งทางทะเลเข้าอยู่ในกฎแห่งการค้าโดยตรงย่อมมีทั้งการต่อรอง การแข่งขัน การลดและการขึ้นดังนี้อยู่เสมอมา ความเดือดร้อนของพ่อค้าก็มิได้เกิดจากการขึ้นค่าระวางเสมอไป อาจเดือดร้อนบ้างก็เฉพาะสินค้าที่ได้ผูกพันกันเป็นสัญญาแล้วเท่านั้น และเมื่อสัญญาการส่งมอบได้ผ่านพ้นไปแล้ว หากจะมีการส่งมอบหรือเริ่มสัญญาใหม่ พ่อค้าก็ย่อมผนึกภาระนั้นไปยังบุคคลอื่นปลายทางของการค้าขายได้ แล้วแต่ตลาดการค้าจะอำนวย และก็ยังไม่เคยปรากฏเลยว่า มีประเทศใดจะสามารถวางระบบหรือพิกัดของอัตราค่าระวางให้เป็นที่พึงใจ ทั้งฝ่ายเรือและฝ่ายพ่อค้าต่างตกปากลงคำรับว่าเหมาะหรือเป็นธรรมได้ ดังนั้นปัญหาของการขึ้นค่าระวางของบริษัทเรือ จึงยังคงเรื้อรังที่จะต้องขบคิดกันอยู่ในบรรดานานาประเทศที่ไม่มีหรือยังด้อยพาณิชย์นาวีอยู่ และความสำเร็จในเรื่องนี้น่าจะตกอยู่เฉพาะแก่ประเทศที่ใช้สุขุมคัมภีรภาพ และกล้าหาญพอที่จะตัดสินโชคชะตาของตนเองโดยเด็ดขาดไม่รอให้คนอื่นมาทำให้

เพื่อให้ก้าวเข้าไปและถึงแก่นแห่งความเป็นจริง การขึ้นหรือการลงอัตราค่าระวางนั้นจะไม่ก่อการขาดทุนหรือกำไรแก่พ่อค้าประการใดเลย เพราะค่าระวางดังกล่าวเป็นเพียงส่วนประกอบของสัญญาการซื้อขายเท่านั้นที่จะกระทำกันขึ้น จะโดยลักษณะผู้ซื้อจะชำระอัตราค่าระวางปลายทางเอง หรือแม้จะโดยผู้ซื้อได้จ่ายค่าระวางมาล่วงหน้าแล้วก็ตาม ก็ไม่น่าจะมีพฤติการณ์อันใดส่อลักษณะว่าพ่อค้า (คนกลาง) ผู้ทำการส่งสินค้าออกจะถึงกับร้อง "โวยวาย" ว่าขาดทุนได้ แม้สัญญาการขายจะกระทำขึ้นก่อนหน้าการขึ้นอัตราค่าระวางก็ตาม ทั้งนี้ก็เพราะก่อนสัญญาการค้าจะเกิดขึ้น พ่อค้าจะต้องเสนอ "ใบแจ้งการขาย" (SALES NOTE) "ใบสัญญาการขาย" (SALES CONTRACT) และ

"ใบแจ้งราคาสินค้าล่วงหน้า" (PROFORMA INVOICE) ไปให้ฝ่ายผู้ซื้อพิจารณา ซึ่งลักษณะสำคัญของบรรดาเอกสารเหล่านี้ นอกจากจะระบุลักษณะต่าง ๆ ที่จำเป็นทั้งราคาและชนิดของสินค้าแล้ว สิ่งหนึ่งที่จะขาดไปเสียมิได้ก็คือ กำหนดวันขนส่ง กำหนดยานพาหนะจะถึง พร้อมทั้งนามของยานพาหนะนั้น (ถ้าทำได้) และอัตราค่าระวางที่บังคับใช้อยู่ในขณะนั้น (PREVAILING RATE OF FREIGHT) หากทางฝ่ายผู้ซื้อตกลงตามลักษณะและเงื่อนไขของฝ่ายผู้ขายนั้นทุกประการแล้วก็ตาม แต่สิ่งหนึ่งที่ผู้ซื้อจะเป็นผู้กำหนดเองและสิ่งนั้นก็คือการชำระอัตราค่าระวาง (ฝ่ายผู้ขายจะขอร้องหรือบังคับก็ไม่ได้ทั้งสิ้น — เป็นเอกสิทธิของฝ่ายผู้ซื้อ) ว่าจะชำระต้นทางหรือปลายทาง ถ้าหากฝ่ายผู้ซื้อปรารถนาการชำระค่าระวางเองเมื่อเรือและสินค้านั้นถึงจุดหมายปลายทาง ภาระเรื่องอัตราค่าระวางของฝ่ายเรือจะขึ้นหรือลงภายหลังก็ไม่ใช่เรื่องของพ่อค้าฝ่ายผู้ขายจะต้องไปเดือดร้อน หรือแม้หากฝ่ายผู้ซื้อมีเจตนาจะจ่ายค่าระวางล่วงหน้า (คงเป็นผู้มีเงินทุนมาก) ก่อนและฝ่ายผู้ขายก็ได้รับแล้ว (ความจริงรับเพียง L/C) ก็ตาม ต่อมาก่อนหน้าฝ่ายผู้ขายจะได้ทำการขนส่งสินค้านั้น ๆ ลงเรือ หากมีการประกาศจะเพิ่มค่าระวางขึ้น และในช่วงระยะเวลานี้เองที่พ่อค้าฝ่ายผู้ขายจะโวยวายว่าตนจะต้องขาดทุน ซึ่งถ้าดูเพียงผิวเผินแล้วก็น่าจะเห็นจริงด้วย แต่จากสายตาของผู้มีประสพการณ์มาบ้างพอสมควรแล้วจะเห็นว่า พ่อค้าต้องขาดทุนจริงแต่เป็นคนละเรื่องคนละราว เพราะดังได้กล่าวแล้วว่าพ่อค้าฝ่ายขายได้แจ้งอัตราค่าระวางที่บังคับใช้อยู่ในขณะนั้น (PREVAILING RATE OF FREIGHT) ซึ่งในวงการพ่อค้า (พ่อค้าฝ่ายผู้ขายก็ทราบดี) จะมีความหมายเช่นเดียวกันกับ "อัตราค่าระวางหลัก" (BASIS RATE OF FREIGHT) และแล้วข้อความหนึ่งที่อยู่เบื้องท้ายของ "อัตราค่าระวางที่บังคับใช้อยู่ขณะนั้น" หรือ "อัตราค่าระวางหลัก" ก็คือ "การผันผวนใด ๆ จากอัตราค่าระวางหลัก เป็นภาระของผู้ซื้อทั้งสิ้น" (ANY FLUCTUATION FROM BASIS RATE OF FREIGHT, TO BE FOR BUYERS ACCOUNT) ก็เป็นที่กระจ่างชัดกันชั้นหนึ่งก่อนว่า พ่อค้าฝ่ายผู้ขายไม่ต้องรับผิดชอบในอัตราที่เพิ่มขึ้นแม้แต่น้อย แต่โดยนัยตรงกันข้ามหากอัตราค่าระวางเกิดลด พ่อค้าฝ่าย

ผู้ขายก็จะไม่ได้รับประโยชน์จากการลดนั้นด้วยเช่นกัน ฉะนั้นเรื่องที่พ่อค้าร้องขาดทุน หรือเดือดร้อนในขณะที่บริษัทเรือประกาศเพียงว่าจะขึ้นค่าระวางเท่านั้น ก็เนื่องมาจาก พ่อค้าได้ผูกตนเข้าทำการ "ขายล่วงหน้า" (ADVANCE SALES) โดยไม่มีสินค้าอยู่ในมือ เลยเข้าลักษณะ "จับเสือมือเปล่า" ฉะนั้นเมื่อพลาดก็ย่อมจะต้องถูกเสือกัดเอาบ้างเป็น ธรรมดา เพราะในขณะที่ทางฝ่ายเรือประกาศจะเพิ่มค่าระวางนั้น ตลาดการค้าภายใน ประเทศจะเริ่มไหวตัวทางด้านแย่งซื้อราคาของสินค้าภายในก็ย่อมสูงขึ้น เมื่อพ่อค้าฝ่าย ผู้ขายทำการเสนอราคาขายล่วงหน้าก่อนประกาศเพิ่มค่าระวางของทางเรือดังนี้ ก็ต้อง ถือว่าเป็นเรื่องของการเสี่ยงโชค (SPECULATE) ในทางการค้านั่นเอง ซึ่งผิดแผกกับ การพนัน (GAMBLING) โดยปกติ

อนึ่ง เรื่องของการค้าทางทะเลและอัตราค่าระวางของเรือนั้นเป็นเรื่องที่จะต้อง เข้าใจและซึ้งจริง ๆ ติดตามความเคลื่อนไหวอยู่เสมอจริง ๆ และต้องสนใจทำจริง ๆ จะทำ เป็นเอาใจใส่บ้างเพียงครั้งคราวเพียงผิวเผิน หรือเพียงลมปากไม่ได้ ทั้งนี้เพราะเป็นเรื่อง ที่ผูกพันและเกี่ยวกับหลายฝ่ายด้วยกัน เช่น ฝ่ายเรือในชมรม ฝ่ายเรือนอกชมรม ฝ่าย พ่อค้า ฝ่ายผู้ซื้อ ฝ่ายผู้บริโภค ฝ่ายผู้ผลิต และฝ่ายรัฐบาล เมื่อหลาย ๆ ฝ่ายประสพกัน เข้าต่างมองในผลประโยชน์ความสำเร็จของตนเป็นใหญ่ ทั้งยังมีพวก "นอกสังเวียน" อีก มากเช่นหนังสือพิมพ์ นายหน้าท่าเรือ ผู้รับขนถ่ายและบรรทุกและอื่น ๆ เสริมสนับสนุน แต่ต่างมุ่งเพื่อประโยชน์ของตนแล้วก็เลยไปกันใหญ่จนเกือบจะฟังไม่ได้ศัพท์ กระแสแห่ง น้ำคำเชี่ยวเข้าและเชี่ยวเข้าจนกลายเป็นกระแสน้ำวนเวียน ๆ หน่วยงานต่าง ๆ ไม่ว่าจะ เป็นราชการ สภาการค้า หอการค้า หรือสมาคมพ่อค้า ต่างมีทัศนะที่จะให้สำหรับแก้ไข สภาวะการณ์ขนส่งทางทะเล ซึ่งล้วนแต่จะอำนวยผลประโยชน์ให้แก่ฝ่ายตน แต่ก็ยัง ขาดอยู่อย่างหนึ่งก็คือการที่จะยอมเสียเวลา เพื่อจะศึกษาเรื่องให้รู้กระจ่างแจ้งชัดว่า ต้น สายปลายเหตุมีมาอย่างใด และด้ายเชือกพันกันยุ่ง ณ ที่ใด เพียงแต่เห็นว่าเรื่องกำลังจะ เข้าขีดที่รัฐบาลจะต้องให้ความสนใจ ต่างก็เริ่มที่จะต้องเข้ามามีส่วนอยู่ด้วย ส่วนทาง รัฐบาลซึ่งเป็นผู้ที่อยู่ในฐานะที่จะให้ความยุติธรรม และอำนวยผลประโยชน์อันควรได้ก็

ไม่อยู่ในฐานะที่จะทราบเรื่อง ไม่เป็นแต่เพียงในปัจจุบันแม้แต่เรื่องของอดีต ทั้งเห็นเป็นเรื่องว่าเกี่ยวกับเศรษฐกิจ จึงส่งไปให้หน่วยงานทางแขนงเศรษฐกิจเป็นผู้วินิจฉัย แต่เรื่องของเรื่องนั้นเป็นเรื่องของเศรษฐกิจประยุกต์ มีทั้งวิชาการประกอบกับประสพการณ์คาดคะเนการณ์ และพฤติการณ์แวดล้อม ซึ่งยากที่ผู้คงแก่เรียนแต่ไม่ได้ติดตามเรื่องเรือมาโดยเฉพาะจะสามารถจับปัญหาแยกแยะออกไปได้โดยง่าย เพราะวิชาเศรษฐกิจก็เหมือนกับวิชาอื่นๆ เช่น เวชชศาสตร์ วิศวกรรมศาสตร์ หรือวิทยาศาสตร์ ซึ่งนับวันจะขยายตัวแผ่กิ่งก้านสาขา เหมือนพฤกษชาติที่กำลังเติบโตอย่างไม่หยุดยั้ง ฉะนั้นจะให้ผู้ที่ขบปัญหาเรื่องการธนาคาร การอุตสาหกรรม ตลอดจนการกสิกรรม หรือแม้แต่การขนส่งอย่างอื่นมาแล้ว ให้มาวินิจฉัยเรื่องการเดินเรือ ซึ่งได้เติบโตมาแล้วเป็นเวลานับได้ศตวรรษ แม้จะไม่ใช่ในประเทศไทยก็ตาม แต่ก็ดูออกจะเป็นเรื่องที่ "กระโดดกระเดก" เต็มทน และโดยเฉพาะเมื่อท่านผู้มีหน้าที่ส่งเสริมในทางการค้า หรือผู้ที่เคยควบคุมทางเรืออันต่างลักษณะ เมื่อความรู้และความสงสัยและในขณะเดียวกันก็เชื่อในความบริสุทธิ์ของตนมากกว่าของผู้อื่น ไม่ยอมพึ่งความเห็นของผู้ใดที่ตนไม่ใคร่จะเข้าใจนัก จึงหันไปหาคำแนะนำจากพ่อค้าบ้าง (ซึ่งพ่อค้าก็ย่อมจะต้องรักษาผลประโยชน์ของตน) คำแนะนำนั้นก็ย่อมจะต้องอยู่ในลักษณะ "รูปและสี" อำนวยประโยชน์ให้แก่พ่อค้าที่ส่งสินค้า และบางท่านก็หาความรู้จากทางฝ่ายการเดินเรือ ถ้าเป็นฝ่ายที่อยู่ตรงข้ามกับชมรม ก็ย่อมให้ความเห็นทับถมชมรม หรือถ้าฝ่ายใดผู้ใดได้ผลประโยชน์จากทางชมรม ก็ย่อมให้ความเห็นสนับสนุนไปในทางชมรมนั้น เมื่อเป็นเช่นนี้หากท่านผู้มีอำนาจจะวินิจฉัย จะถือเอาความเห็นเหล่านั้นเป็นข้อตัดสิน ก็ย่อมจะเกิดความไม่เที่ยงธรรมในการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยขึ้นและจากความไม่เที่ยงธรรมก็จะเป็นกรรมที่จะนำไปสนองด้วยกรรม นี่หมายถึงการแข่งขันทำลายล้างต่อไปอีกคั่นหนึ่ง และเมื่อเป็นเช่นนั้น ฝ่ายหนึ่งทำได้ อีกฝ่ายหนึ่งก็ย่อมจะทำได้ในโอกาสต่อไป เรื่องของการควบคุมการขนส่งทางทะเล เรื่องของการส่งเสริมการเป็นเรือไทย และเรื่องการพัฒนาการพาณิชย์นาวีของไทยนี้ผู้เสนอได้เคยผลักดันความคิดเสนอต่อท่านผู้อยู่ในราชการในที่ต่าง ๆ ซึ่งเข้าใจว่าคงจะมีอิทธิพลสร้างให้เกิดได้เพื่อเป็นประโยชน์แก่ส่วนรวม แต่ก็ดูจะเป็นการเสนอที่เป็นแต่

เพียงคำกล่าวขานที่ได้รับแต่เพียงการพยักพเยิดด้วยลมปาก ซึ่งเป็นการแสดงความเห็นชอบแต่เพียงผิวเผินเท่านั้น บันทึกข้อความ เอกสาร สถิติ ฯลฯ ที่ได้ผ่านมือไปตลอดมา ซึ่งดูเหมือนจะเป็นประโยชน์เพียงประกอบข้อเขียนของผู้อื่นอันไร้สาระอย่างจริงจัง จริงอยู่เมื่อในขณะเริ่มแรกผู้เสนอได้มีส่วนในธุรกิจการเดินเรือของไทยส่วนหนึ่ง จึงอาจทำให้มีผู้คิดว่าทำเพื่อประโยชน์ของตนหรือของสมรรถพรรคพวกได้ แต่ต่อมาได้มีโอกาสเข้าไปมีส่วนทำงานให้แก่ส่วนรวมแห่งหนึ่ง ผู้เสนอก็ได้ผละตนออกจากพันธะการได้เสียจากธุรกิจการขนส่งทางทะเลโดยสิ้นเชิง เพื่อรักษาหลักแห่งความเป็นธรรมและก็ได้เปิดเผยให้ทราบแล้วโดยทั่วไป ซึ่งอาจผิดกันหลายกรณีซึ่งรอจนถูกบังคับ

ตามเหตุผลที่ได้กล่าวมาแล้ว เนื้อความของหัวข้อต่าง ๆ ในบทที่สองนี้ จึงมีเรื่องที่นำมาเสนอบางข้อซึ่งยังไม่เคยเสนอ ณ ที่ใด ๆ มาเลย และไม่สงวนส่วนใดส่วนหนึ่งปิดไว้เพื่อรักษาผลประโยชน์ของฝ่ายใดทั้งสิ้น และหวังว่าอาจเป็นประโยชน์ เพื่อให้รัฐบาลได้เข้าใจเรื่องและสร้างมาตรการสำหรับป้องกัน ปกปั๋ก สนับสนุน ควบคุมและคุ้มครองส่วนนี้ของการเศรษฐกิจของชาติต่อไป และทั้งเป็นเครื่องกระตุ้นเตือนในเรื่องที่การขนส่งทางทะเล และการพัฒนาการพาณิชย์นาวีของชาติควรจะได้รับความสนใจมากขึ้นอีกหลายต่อหลายเท่ากว่าในปัจจุบัน เพราะเรื่องที่ควรจะได้กระทำมานานแล้ว และการละเลยผลัดวันประกันพรุ่งหรือขอไปทีในเมื่อขาดความเข้าใจ จึงเป็นสาเหตุให้เกิดปมด้อยอันยุ่งเหยิงขึ้น และเรื่องของเศรษฐกิจสมุทรนับวันก็จะยิ่งสำคัญมากขึ้นเป็นเงาตามการพัฒนาการเศรษฐกิจของชาติ ทั้งทางบริโภค อุปโภค ทำการจำหน่ายจ่ายแจก และการวิภาค เสมือนหนึ่งเงาตั้งแต่ศีรษะจรดเท้า และจะขจัดปัญหาไม่ได้โดยการหักหาญลบล้างประการใด เพราะทุกส่วนจะต้องอาศัยซึ่งกันและกันดังนี้

อนึ่ง เพื่อความสะดวกในการที่จะได้ทราบอัตราค่าระวางของชมรมเรือทั้ง ๓ สาย ดังกล่าวแล้วข้างต้นของบทนี้ จึงได้แนบตารางแสดงการเคลื่อนไหวของอัตราค่าระวาง นับตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๐๕ ถึง พ.ศ. ๒๕๐๙ คือ :—

๑. สายประเทศไทย—สหรัฐอเมริกา ๒. สายประเทศไทย—ยุโรป

๓. สายประเทศไทย—ญี่ปุ่น

Thailand - U.S. Atlantic & Gulf Conference

Some Essential Commodities (Scale)	Bsais Scale Ton	1st May 1962	1st Oct 1963	1st Rev. 1 Dec 63	2nd Rev. 1 Feb 64	3rd Rev. 1 Mar 64	4th Rev. 1 Dec 65	5th Rev. 1 Jan 66	6th Rev. 1 Aug 66
		US$	US$	US$	US$	US$	US$	US$	US$
Jute. Fibre	50 cft.	34.25	21.00	34.25	36.00	37.75	37.75	M 36.00	M 37.75
Jute. Cuttings	-..-	34.25	21.00	34.25	31.75	33.25	33.25*	M 31.75*	M 33.25
Kapok (Max. 180 cft.)	20 cwt.	104.50	82.75	104.50	115.00	115.00	104.50	W 90.00	W115.00
Lac	-..-	50.25	32.25	50.25	47.50	55.25	43.00	W 43.00	W 43.00
Teak, Planks	50 cft.	51.75	30.00	51.75	51.75	57.00	57.00	M 57.00	M 57.00
Teak. Blocks	-..-	51.75	30.00	51.75	51.75	57.00	45.75	M 45.75	M 45.75
Teak, Parqueting Blocks	-..-	57.00	30.00	51.75	51.75	57.00	57.00	M 57.00	M 57.00
Tapioca Flour	20 cwt.	25.25	22.40	25.25	25.25	27.75	30.50	W 30.50	W 30.50
Gum Damar	-..-	55.75	40.00	55.75	61.25#	61.25#	61.25#	W 61.25	W 61.25
Rubber, Crepe	2240 lbs.	45.75	33.50	33.50	45.75	50.25	50.25	W 50.25	W 50.25
Rubber, Other Kinds	2500 lbs.	45.75	37.50	37.50	45.75	50.25	50.25	50.25	50.25

Remarks: For cargo (all commodities) load at Bangkok,
an Arbitnary of US.$ 1.25 per scale ton is added.

Notes: *To qualify for this rate shippers are required to submit
a certificate from FESCO certifying that the cargo offered
falls under the category of Jute cutings. kin. waste etc.

#Amended to read 16 cwt. instead of 20 cwt.

M = Per ton of 60 cft. } Except as otherwise provided rate apply per 2240 lbs. or
W = per ton of 2240 lbs } 50 cubic feet whichever produces the greater revenue

Dated as at 31st July, 1966.

Thailand - Europe Conference Freight Tariff

Some Essential Commodities	Basis Scale Ton	1st May 1962	1at Oct. 1963	1st Revised 1 Dec. 1963	2nd Revised 1 Apl. 1964	3rd Revised 1 Aug. 1964	4th Revised 1 Dec. 1965
		(a)	(b)	(a)	(c)	(c)	(c)
Manioc Meal	2240 lbs.	Sh. 126/-	Sh. 126/-	Sh. 126/-	Sh. 140/-	Sh. 160/-	Sh. 170/-
Jute, fibre	40 cft.	.. 142/6	.. 142/6	.. 142/6	.. 142/6	.. 142/6	.. 142/6
Jute, cuttings	-..-	.. 124/6	.. 124/6	.. 124/6	.. 124/6	.. 124/6	.. 124/6
Kapok (Max. 180 cft.)	20 cwt.	.. 643/6	.. 643/6	.. 643/6	.. 715/-	.. 715/-	.. 715/-
Gum Damar	-..-	.. 328/6	.. 328/6	.. 328/6	.. 365/6	.. 365/6	.. 404/6
Antimony Ingots	-..-	.. 218/6	.. 218/6	.. 218/6	.. 242/6	.. 242/6	.. 254/6
Rubber	2500 lbs.	.. 227/6	.. 227/6	.. 227/6	.. 253/-	.. 253/-	.. 265/6
Seedlac Dust	2240 lbs.	.. 237/6	.. 237/6	.. 237/6	.. 264/-	.. 264/-	.. 277/-
Logs Teak	50 cft.	.. 342/-	.. 342/-	.. 342/-	.. 380/-	.. 380/-	.. 420/-
Logs, Other than Teak	-..-	.. 310/6	.. 310/6	.. 310/6	.. 345/-	.. 345/-	.. 362/6
Squares. Teak	-..-	.. 310/6	.. 310/6	.. 310/6	.. 345/-	.. 345/-	.. 380/-
Squares. Other than Teak	-..-	.. 279/-	.. 279/-	.. 279/-	.. 310/-	.. 310/-	.. 325/6
Conversions. Teak	-..-	.. 270/-	.. 270/-	.. 270/-	.. 300/-	.. 300/-	.. 330/-
Conversions. Other than Teak	-..-	.. 256/-	.. 256/-	.. 256/-	.. 272/-	.. 272/6	.. 285/-
Tin Ingots	20 cwt.	.. 324/-	.. 324/-	.. 324/-	.. 360/-	.. 410/-	.. 410/-

Remarks : All the above rates subject to :-

(a) 10 % Deferred Rebate (Payable in 6 months)

(b) 1. 25 % Cash Rebate (Payable on the issuance of B/Lading)

2. 5 % Deferred Rebate (Payable in 3 months)

3. 10 % Another Deferred Rebate (Payable in 6 months)

(c) 10 % Deferred Rebate (Payable in 4 months)

Notes : Within foreseen period from lst August 1966, there will be no alternative changed in rate of freight on any items. But there seems to be a reduction on percentage of a Deferred Rebate anticipated on certain commodities and most likely to be included are Meal or Tapioca products.

Dated as at 31st July, 1966

Thailand - Japan Conference Freight Tariff

Some Essential Commodities	Basis Scale Ton	1st May 1962	1st Oct. 1963	1st. Revised 1 March 1964
Bone, meal	1000 kgs.	HK.$ 66.00	HK.$ 60.00	HK.$ 66.00
Bone, Crushed	–..–	,, 66.00	.. 66.00	,, 73.00
Copra Cakes	–,,–	,, 66.00	.. 66.00	,, 73.00
Jute, Pressed	40 cft	.. 70.00	.. 60.00	,, 66.00
Jute, Loose	–,.–	,, 200.00	.. 200.00	,, 220.00
Kapok	–,,–	,, 74.00	,, 81.00	,, 89.00
Maize, Rice, and Salt		Open	Open	Open
Rubber	1000 kgs.	.. 70.00	,, 77.00	.. 82.00
Seeds, Castor/Cotton	–..–	,, 60.00	.. 60.00	,, 66.00
Seeds, Kapok/Sesame	–..–	.. 60.00	,, 60.00	,, 66.00
Tapioca, Flour	–,,–	,, 62.00	.. 68.00	,, 75.00
Tapioca, Waste	–,,–	.. 70.00	,, 77.00	,, 85.00
Tin. Ingots	–..–	.. 110.00	.. 121.00	,, 133.00
Teak, Squares/Logs	50 cft.	,, 110.00	,, 121.00	,, 133.00
Teak, Conversions	–,,–	,, 100.00	.. 110.05	,, 121.00
Yang, Squares/Logs	–,.–	.. 90.00	,, 99.00	,, 109.00
Yang, Conversions	–,,–	,, 86.00	.. 95.00	,, 105.00

Remarks : All the above Tariff Rates subject to 10% fidelity rebate according to Conference conditions snd stipulations.

Notes : There aas been no changed in various rates of this Conference, since March 1964 until as at 31st July 1966.

ข. อะไรคือชมรมเรือ คำว่าชมรมนี้ในวงการธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเล และดูเหมือนเพิ่งจะได้รับความสนใจจากวงราชการเมื่อไม่นานมานี้เอง คือเมื่อประมาณห้าปีที่แล้วมา ในเมื่อบริษัทเรือกลุ่มหนึ่งได้เปลี่ยนอัตราค่าระวางครั้งแล้วครั้งเล่า เกี่ยวกับการขนสินค้าจากประเทศไทยที่จะส่งออกไปยังต่างประเทศ กระทำให้บรรดาพ่อค้าที่ทำการขนส่งสินค้าออกซึ่งเป็นไทยหรือที่ติดต่อใกล้ชิดกับวงราชการของไทย ได้เริ่มร้องเรียนขอให้ทางราชการช่วยเหลือ พร้อมทั้งอ้างถึงเงินส่วนลดที่ถูกกักไว้นับเป็นจำนวนสิบ ๆ ล้านบาท และดูเหมือนว่าในขณะที่พ่อค้าได้ร้องเรียนกันนั้นบรรดาหน่วยราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เกือบจะไม่ทราบถึงลักษณะและเจตนาตลอดจนวิธีการของชมรมเรือเลย รวมทั้งเรื่องเงินส่วนลดด้วย แต่มาบัดนี้มีข้าราชการทั้งผู้ใหญ่ผู้น้อยมากท่านได้เริ่มแสดงบทบาทประณามการกระทำของชมรมเรือกันอย่างมหาศาลถึงกับกล่าวมาว่าเป็น "อันธพาล" บ้าง "นักเลง" บ้าง และยิ่งกว่านั้นบางท่านถึงกับขนานนามว่า "อั้งยี่ทะเล" เหล่านี้เป็นต้น อะไรคืออะไรดังทัศนะที่ให้สมญาขึ้นนั้นเหมาะสมหรือไม่และยุติธรรมหรืออยุติธรรมเพียงใดนั้น ก็ควรจะได้ลองเล่าสู่กันฟังดูบ้าง เพื่อเป็นแนวทางที่จะวางมาตราการควบคุมที่ชอบที่ควรได้ และอาจไกลไปถึงว่าควรจะร่วมมือได้แค่ไหน ต่อต้านด้วยวิธีใดหรือประสานได้ในลักษณะใดเหล่านี้เป็นต้น ทั้งนี้ก็เพื่อประโยชน์ของการพัฒนาการพาณิชย์นาวีไทย ซึ่งจะเป็นบริการรับใช้แก่สถาบันเศรษฐกิจของชาติต่อไปด้วย เมื่อเป็นเช่นนี้จึงจำต้องขอเสนอทัศนะของข้าพเจ้าทั้งสองโดยอาศัยหลักความรู้จากผู้อื่นประกอบกับการประสพการณ์เป็นส่วนตัวดังนี้

ก่อนอื่นขอเรียนว่าข้าพเจ้าผู้เสนอเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติพุทธศักราช ๒๕๐๙ นี้เป็นบุคคลไทย ได้เคยติดตามและศึกษาวิชาการเศรษฐศาสตร์อันเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลมาเป็นเวลาติดต่อกันนานปี และได้เคยทำงานให้แก่หน่วยงานภายในสังกัดของชมรมเรือมาแล้ว และเคยเป็นบุคคลที่ดำเนินงานเผชิญหน้ากับชมรมเรือมาอย่างจริงจังมาแล้ว และดูเหมือนจะมากกว่าบุคคลชาวไทยอื่นใด แต่ในปัจจุบันนี้ข้าพเจ้าไม่มีส่วนเกี่ยวข้องในธุรกิจการขนส่งทางทะเลที่ดำเนินงานอยู่ ณ ที่ใดๆ

ทั้งสิ้น คงมีแต่เจตนาอันแน่วแน่ที่จะขอมีส่วนในการแผ้วถางทางเพื่อให้พาณิชย์นาวีไทยได้เดินและเจริญเติบโตขึ้นบ้างเท่านั้น และได้ตั้งปณิธานเพื่อสร้างความเป็นธรรมให้แก่การขนส่งทางทะเลได้ตั้งอยู่บนรากฐานอันมั่นคง เป็นประโยชน์แก่สังคมเศรษฐกิจของประเทศไทยสืบไป โดยไม่คำนึงว่าเรื่องนี้จะเกิดขึ้น โดยเอกชน โดยรัฐบาล หรือ โดยการร่วมทุนกับต่างชาติ ซึ่งในเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติพุทธศักราช ๒๕๐๙ ก็ได้ระบุและเปิดเป็นแนวทางไว้ทุกวิถีทางไม่จำกัด ซ้ำยังสนับสนุนอยากจะให้เกิดขึ้นได้ทุกทางก็ยิ่งดี

หันมากล่าวถึงเรื่องของชมรม ซึ่งเป็นคำที่นำมาใช้อยู่ในปัจจุบันแทนคำในภาษาอังกฤษจากคำว่า "คอนเฟอเรนส์" (CONFERENCE) ในระยะแรกประมาณ ๔–๕ ปีมานี้เองต่างคนก็ต่างแปล บ้างเรียกว่ากลุ่มเดินเรือ บ้างเรียกว่าคณะบริษัทเรือ และบ้างก็เรียกว่าชมรมเรือ แต่ในปัจจุบันก็ดูจะรับรู้และเริ่มเข้าใจกันทั่วไปแล้ว ซึ่งแพร่หลายพอจะใช้เป็นคำจำกัดความให้เข้าใจถึงความหมายได้ ถึงกระนั้นแม้ข้าพเจ้าเองจะเป็นผู้ที่ได้เริ่มใช้คำว่าชมรมเรือขึ้นก็ตามแต่ก็ยังค้านตนเองว่า คำ ๆ นี้ไม่ควรนำมาใช้ในกฎหมายหรือเอกสารผูกมัดของทางราชการประการใด ดังจะได้กล่าวถึงต่อไป

ชมรมเรือนี้ก็เกิดขึ้นจากปัญญาของพ่อค้าผู้เดินเรือฝรั่งทางตะวันออกนี่เอง เมื่อประมาณร้อยกว่าปีมาแล้ว ในเมื่อบริษัทอีสอินเดีย คัมปนี ผู้ซึ่งได้ลงทุนและได้กอบโกยผลประโยชน์ไปมากจากประเทศตะวันออก เช่น อินเดีย พม่า และตลอดจนกระทั่งบางส่วนของไทยเดิม เช่น มะริด ทวาย ตะนาวศรี เป็นต้น ครั้นต่อมาเมื่อบริษัทอีสอินเดีย คัมปนี ได้แบ่งภาคออกไปเป็นบริษัทต่าง ๆ เช่น บริษัท บริติช อินเดีย บริษัท บอมเบย์เบอร์ม่า บริษัท บอร์เนียว บริษัท ปาซิฟิค แอนด์ออเรียนต์ ฯลฯ และแล้วเพื่อที่จะสงวนรักษากลุ่มเพื่อป้องกันผลประโยชน์ซึ่งตนเคยรับและลงทุนไว้ด้วยกัน จึงเกิดมีการจับกลุ่มกันขึ้น และเพื่อขจัดการแข่งขันในเมื่อที่จะเป็นอันตรายถึงกับเชือดคอตนเอง ก็จำเป็นจะต้องสร้างกลุ่มขึ้น และยิ่งกว่านั้นกลุ่มกำลังที่รวมกันขึ้นนี้ก็จะเป็นพลานุภาพที่จะต่อต้านคู่แข่งขันอื่นใดที่จะหาญเข้ามาสู้ ฉะนั้น งานของชมรม

ในทัศนะนี้ก็เป็นเพียงงานเพื่อเกี่ยวกับผลประโยชน์ของตนที่ครองอยู่ ไม่ยอมให้ใครหน้าใหม่เข้าร่วมได้โดยง่าย เว้นแต่จะให้ประโยชน์หรือกันการเสียประโยชน์เท่านั้น แต่ในขณะเดียวกันก็ควรจะระลึกไว้ด้วยว่าระหว่างสมาชิกของชมรมด้วยกันนั้นเอง ก็มีการแข่งขันแย่งผลประโยชน์กันเองขึ้นแต่ภายในขอบเขตที่ไม่ได้จำกัดไว้คือในลักษณะของข้อตกลงร่วม (POOLING AGREEMENT) ซึ่งอาจหมายถึงการร่วมทางการเงินหรือทางสินค้า (Money or Cargo Pooling) และสัดส่วนก็แล้วแต่จะตกลงกันดังกำหนด เช่น อาศัยหลักของน้ำหนักเรือเป็นเกณฑ์กำหนด หรือปริมาณของสินค้าที่ค้าอยู่เป็นหลักกำหนด นอกจากนี้แล้วการเป็นสมาชิกของชมรมยังได้แบ่งออกเป็น "สมาชิกสมบูรณ์" (Full Member) ซึ่งหมายถึงผู้ที่ร่วมในธุรกิจตลอดสายที่อยู่ในอาณาเขตของชมรม หรือเป็น "สมาชิกสมทบ" (Associate Member) ซึ่งเป็นสมาชิกเพียงส่วนหนึ่งส่วนใดของอาณาเขตชมรมเท่านั้น และยังมีการแยกแยะในมวลสมาชิกเป็น "ภาคีสมาชิก" (Participating Member) และเป็น "สมาชิกบางส่วน" (Partial Member) ฯลฯ ซึ่งก็มีการกำหนดส่วนสิทธิ์และหน้าที่แตกต่างกันออกไปอีกแล้วแต่กรณี

ชมรมเมื่อตั้งขึ้นก็ต้องอ้างประโยชน์ และอันที่จริงแล้วประโยชน์ที่อ้างก็ให้ผลอย่างสมบูรณ์ เช่น

๑. การจัดให้มีบริการรับขนส่งทางทะเลตลอดรายทางตามกำหนดเวลา อย่างมีสมรรถภาพมั่นคงและเป็นที่ไว้วางใจได้

๒. การรักษาอัตราค่าระวางของสินค้าตายตัวทำให้ผู้ใช้บริการ ซึ่งเป็นพ่อค้าทั้งผู้ขายและผู้ซื้อ สามารถเสนอขายหรือซื้อสินค้าล่วงหน้าได้ โดยไม่ต้องเสี่ยงกับความไม่แน่นอนของอัตราค่าระวางกันจนเกินไป

๓. การอำนวยบริการอันเท่าเทียมให้แก่บรรดาผู้ใช้บริการ

แต่เหตุผลทั้งสามประการนี้ หากบริการได้รับการควบคุมการส่งเสริมอย่างจริงจังแล้วก็น่าจะเป็นไปได้ แม้แต่โดยปราศจากชมรมเรือ แต่หากรัฐที่เกี่ยวข้องวางมือ

ไม่เข้าคุ้มครองและสนับสนุนพาณิชย์นาวีของตนตามควรแล้ว พฤติการณ์ก็ย่อมจะเป็นจริงดังข้ออ้างของชมรมเรือ

อนึ่ง ชมรมเรือมีเครื่องมือที่สำคัญอยู่ ๓ อย่าง คือ

๑. การใช้ระบบเงินส่วนลดซึ่งเรียกชื่อต่าง ๆ กัน ดังจะได้กล่าวถึงต่อไปภายหลัง

๒. การใช้สัญญาพิเศษซึ่งก็อาจมีคนหลายคนอาจได้ทั้งประโยชน์และทั้งอันตราย

๓. การใช้เรือสังหาร ซึ่งเป็นอาวุธร้ายกาจสำหรับประหัตประหารชนิด "หักด้ามย่ำโคน" ในเบื้องปลายต่อผู้ที่หาญเข้ามาสู้โดยลดค่าระวางตัดกัน จนกว่าพวก "นอกคอก" จะต้องพ่ายแพ้ไป

และจนถึงขณะนี้ชมรมการเดินเรือมีทั้งสิ้นประมาณ ๖๗ ชมรม คลุมทั่วทุกมหาสมุทร แต่ถึงกระนั้นก็ดีทุกชมรมมีสภาพเสมือนหนึ่งเพียงสโมสรส่วนบุคคล (Private Club) เท่านั้น ซึ่งอาจรับสมาชิกเข้าร่วมสังสรรค์อย่างไรก็ได้ตามใจชอบ ทั้งนี้หมายความถึงชอบในการหากำไรของการค้าแทบทุกชมรม มีสัมพันธภาพในทางจิตใจและประสานงานอยู่ในจุดเดียวที่กรุงลอนดอน และมีแขนงใหญ่ออกไปอีกในกรุงโคเปนเฮเกนและกรุงโรม และแล้วภายหลังก็มีที่กรุงโตเกียว

ทุกอย่างที่มีและเกิดขึ้นนี้จะเห็นได้ว่าเป็นเรื่องของศิลปการค้า เช่นเดียวกันกับการขายสินค้าอื่น ๆ หรือการ "ตรึงมุม" สินค้า หรือการ "เททุ่มตลาด" เหล่านั้น และหากผู้ที่จะเข้าแก้ปัญหาเรื่องการขนส่งทางทะเลจะวางใจให้เป็นธรรมจริง ๆ แล้วก่อนอื่นจะต้องจำแนกหลักการและการปฏิบัติของทุกฝ่ายว่าอย่างไร จึงจะเป็นเรื่องของเศรษฐศาสตร์ที่จะมีผลสะท้อนหรือทำความกระทบกระเทือนมาได้ และอย่างไรเป็นเรื่องของศิลปการค้า ที่ในฐานะพ่อค้าผู้อำนวยธุรกิจการขนส่งทางทะเลนำมาใช้เพื่อรักษาผลประโยชน์ของตนเท่านั้น การที่จะไป "คลุมถุง" กล่าวว่าเป็นเรื่องของ "อั้งยี่" หรือ "อันธพาล" หรืออย่างใดอื่นนั้น ย่อมผิดวิสัยของปัญญาชนสามัญที่จะวิพากย์

วิจารณ์หรืออ้างเหตุการณ์ เพราะการกระทำเช่นนั้น ย่อมเป็นการปล่อยสติให้อยู่ภายใต้อำนาจของตัณหาอันมี โลภะ โทสะ และโมหะ เป็นอาทิ หรือไม่ก็เป็นการตกอยู่ในห้วงแห่งมิจฉาทิฐิ

อนึ่ง สิ่งที่ควรระลึกยิ่งก็คือการใช้อำนาจใดปะทะกับกรณีต่อต้านใดนั้น เมื่อกำลังปะทะหนักไปเพียงไร กำลังต่อต้านก็จะตอบมาด้วยน้ำหนักที่ใกล้เคียงเพียงนั้นเช่นกัน แต่เวลาอาจห่างหรือแตกต่างกันบ้างเท่านั้น นอกจากนี้กำลังที่ใช้แรงเท่าใดกำลังสะท้อนก็จะมีนัยเดียวกัน อันเป็นที่คาดหมายไว้ได้อย่างแน่นอน โดยเหตุนี้ในกรณีของการขนส่งทางทะเล จึงยังไม่ควรเป็นงานแห่งการตอบโต้หรืองานแห่งการต่องหักล้าง แต่ควรเป็นงานที่ดำเนินเพื่อสร้างสิทธิแห่งความเป็นธรรมให้เรา ในฐานะอิสระชนได้ลืมตาอ้าปาก มีสัด มีส่วน ในการค้าจำบังทางทะเลกับเขาบ้างตามควรและคืบเข้าสู่มิตรสัมพันธ์เพื่อประสานงานกันต่อไป หรืออีกนัยหนึ่งก็คือขอให้พูดกันได้ด้วยกันจากบนโต๊ะไม่ใช่จะให้ฝ่ายหนึ่งนั้งกับพื้นเจรจาเสมอไป

ค. ประเภทและลักษณะของส่วนลดต่าง ๆ (REBATES).

ความจริงเงินส่วนลดนี้จัดว่าเป็น "ศิลปของการค้า" (ART OF TRADE) อย่างหนึ่ง ในจำนวนหลายสิบหลายร้อยอย่างในวงการค้าแทบทุกประเภทที่มีการแข่งขันเสรี (FREE COMPETITION) และบริการรับขนส่งสินค้าทางทะเลก็เป็นการค้ารวมอยู่ด้วยประเภทหนึ่ง

ดังได้กล่าวแล้วในบทก่อนภายใต้หัวข้อเรื่องที่ว่า "อะไรคือชมรมเรือ" มาแล้วว่า ชมรมเรือต่าง ๆ ได้ผนึกกำลังแยกสายและแบ่งเส้นทางเดินของเรือออกเป็นถึง ๖๗ ชมรมแผ่ไปยังแทบทุกส่วนหรือแทบทุกภาคของโลก สำหรับประเทศไทยนั้นมีสายการเดินเรืออยู่ด้วยกันหลายสาย แต่สายที่สำคัญและได้นำระบบเงินส่วนลดเข้ามาใช้อยู่อย่างจงใจและเปิดเผยอยู่เพียง ๒ สายเท่านั้น คือ :—

๑. สายประเทศไทย — ยุโรป (THAILAND — EUROPE CONFERENGE)

๒. สายประเทศไทย — ญี่ปุ่น (THAILAND — JAPAN CONFERENCE)

การกำหนดนโยบาย, การกำหนดเงินส่วนลด, การกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ หรือจะกำหนดสิ่งหนึ่งประการใดก็ตาม ได้จัดทำขึ้นและอนุมัติโดยประธานใหญ่ของชมรม ณ กรุงลอนดอน ส่วนผู้รับมอบหมายให้รับปฏิบัติเป็นไปตามคำสั่งสำหรับประเทศไทยนั้นมีฐานะเพียง "เลขานุการ" (SECRETARIES) ของชมรมประจำเมืองท่าของไทยเท่านั้น หาได้มีอำนาจใด ๆ นอกเหนือหน้าที่ที่จะปฏิบัติงานโดยพลการไม่ ผู้รับกระทำหน้าที่เป็นเลขานุการของชมรมสายการเดินเรือประเทศไทย –ยุโรป คือ บริษัท EAST ASIATIC COMPANY LIMITED และผู้รับกระทำหน้าที่เป็นเลขานุการของชมรมสายการเดินเรือประเทศไทย — ญี่ปุ่น ก็คือบริษัท ANGLO—THAI CORPORATION LIMITED ความจริงชมรมเหล่านี้ ได้ทำประโยชน์ให้แก่การค้าอยู่มากเหมือนกันเช่นพยายามรักษากำหนดเวลาเรือเข้าออกในเส้นทางที่ตนรับมอบหมายให้เดินสม่ำเสมอไม่ว่าในฤดูกาลและสภาพดินฟ้าอากาศจะเป็นประการใด หรือพยายามรักษาระดับอัตราค่าระวางที่กำหนดให้คงที่ได้นานกว่าจนเป็นเสถียรภาพของอัตรา (STABILITY OF RATE ในมาตรฐานเดียวกันหมด และทั้งได้ขยายตัวเป็นผู้รับใช้เศรษฐกิจของโลกมานานและกว้างขวางจนสามารถรับขนส่งสินค้า "ต่อ" (THROUGH) เป็นทอด ๆ กับสายอื่นในเครือของชมรม (ASSOCIATE CONFERENCE MEMBER) ก็ยังได้ ฉะนั้นการที่มีผู้ไปประณามเขาเสีย ๆ หาย ๆ หรือต่าง ๆ นานานั้นดูออกจะไม่เหมาะ ไม่ควร ฝ่ายเราต่างหากที่ต้องการเข้าไปร่วมการทำมาหากินในพื้นที่อันเป็นกลางที่เขาครองอยู่ก่อนโดยคิดว่าบัดนี้ควรจะถึง "เวลา" แล้วหรือถือสัดส่วนในการค้าของโลกเสรีที่มีเราร่วมเป็นเจ้าของอยู่ด้วย หรือจะเรียกว่าเป็นความคิดเช่นเดียวกันกับประเทศที่เคยเป็นอาณานิคมเคยคิดผละจากประเทศที่ครอบครองตนอยู่ก่อนนี้ก็เช่นกัน คือเราต้องการจะปลีกตัวออกจากการเป็น "อาณานิคมทางเศรษฐกิจ" ให้มากที่สุดที่จะมากได้นั่นเอง

ข้อพึงสังเกตอีกประการหนึ่งก็คือ การให้เงินส่วนลดนี้เขาให้ทั้งแก่สินค้าขาออก (OUTWARD BOUND) ของเขา (เท่ากับเป็นสินค้าเข้ามายังประเทศไทย) และแก่สินค้าขาเข้า (INWARD BOUND) ของเขาด้วย (เท่ากับเป็นสินค้าส่งออกจากประเทศไทย) ฉะนั้นหากเราจะควบคุมโดยวางเป็นมาตรการห้ามเรื่องเงินส่วนลด ก็เท่ากับว่าต่อไปพ่อค้าผู้ทำการส่งสินค้าออกของเราหรือผู้ซื้อของเขาจะไม่ได้รับส่วนลด แต่โดยนัยตรงกันข้าม ผู้ทำการส่งสินค้าออกของเขาหรือผู้ซื้อของเรายังคงได้รับส่วนลดนั้นอยู่ ผลที่จะปรากฏต่อมาก็คือสินค้าออกจะน้อยลงแต่สินค้าเข้าจะทวีปริมาณและมีมูลค่าเพิ่มยิ่งขึ้นกว่ายามปกติและแล้วดุลย์ทางการค้าจะเสียมากยิ่งขึ้นไปอีก ข้อควรสังเกตในอันดับท้ายนี้ก็คือเกี่ยวกับเงื่อนไขของการใช้ส่วนลดนั้น ทางบริษัทชมรมเรือได้ระบุไว้ใน "พิกัดอัตราค่าระวาง" (FREIGHT TARIFF) ว่า "Tariff rate subject to 10% Rebate according to conference conditions and stipulations เช่นนี้ ทำให้เกิดการสับสนกันขึ้นในตลาดการค้า ที่ต้องเกี่ยวข้องกับชมรมเรือจะตีความหมายกันไปต่าง ๆ นานาว่า

๑. จะถือว่าเป็นหนังสือสัญญาได้หรือไม่

๒. เงินส่วนลดที่ยังคงค้างจ่ายนี้ควรจะเป็นของผู้ใด

ซึ่งทางชมรมเรือก็อ้างว่ายังคงเป็นของเขาอยู่จนกว่าพ่อค้าจะได้ปฏิบัติตนตามกฎและข้อบังคับที่ได้กำหนดไว้ให้ถูกต้องและครบถ้วนเสียก่อน ส่วนฝ่ายพ่อค้าก็อ้างว่าเงินนี้คือเงินของเขาที่ถูกกักไว้ โดยมิได้ก่อผลหรือประโยชน์แก่เขาเลยดังนี้ แต่อย่างไรก็ตามสำหรับกรณีนี้หากมีการจัดตั้ง "คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางทะเล" (NATIONAL MARITIME BOARD) ขึ้น และทำกันอย่างจริงจังมิใช่เพียงเพื่ออวดหรือเพิ่มพูนบารมีแก่กระทรวงทบวงกรมใดหรือแก่บุคคลผู้ใดโดยเฉพาะแล้วก็อาจสร้างมาตรการให้ฝ่ายเรือมาแจ้งการใช้อัตราค่าระวางที่เรียกเก็บอันแท้จริง พร้อมทั้งให้ระบุการให้ส่วนลดไว้ด้วยเช่นนี้ ก็จะได้อัตราที่เป็นบรรทัดฐานของการตกลงระหว่างผู้ให้และผู้ใช้บริการ และหรือเมื่อฝ่ายเรือจะมาแจ้งการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าระวางเพิ่มขึ้นในครั้งใดก็ตามจะต้องทำการคืนเงินส่วนลดที่ค้างชำระนั้นให้เสร็จสิ้นไปเสียก่อน เพื่อเป็นการป้องกันการใช้ระบบ

"อัฐียายซื้อขนมยาย" เมื่อมีมาตรการโดยลักษณะนี้ฝ่ายเรือจะต้องคืนเงินส่วนลดแก่บรรดาพ่อค้าผู้ทำการส่งออกที่ได้ปฏิบัติตนตามข้อบังคับของฝ่ายเรือแล้ว จะต้องได้รับเงินส่วนลดนั้นคืนแน่นอนยิ่งขึ้น และไม่จำเป็นต่อไปอีกแล้วว่าบรรดาพ่อค้าจะต้องตกอยู่ในภาวะจำยอมใช้บริการเรือนั้นอีกในเมื่อมีการเพิ่มค่าระวาง เพราะฝ่ายเรือจะต้องคืนเงินส่วนลดที่ค้างชำระโดยจะครบหรือไม่ครบกำหนดก็ตาม

การที่เงินส่วนลดต้องมีประเภท ลักษณะ และนัยแตกต่างกันออกไปนั้น ส่วนใหญ่หรือจะเรียกว่าแทบทั้งสิ้นก็ได้ จะเกิดจากศิลปของการค้าของพ่อค้าผู้ทำการส่งสินค้าออกทางทะเลรายใหญ่ ๆ หาใช่เกิดจากบริษัทเรือไม่ เพราะยอดเงินส่วนลดนี้ทางบริษัทเรือจะต้องคิดคำนวณหักออกจากยอดเงินค่าระวางที่จะเก็บได้ทั้งหมด (โดยไม่คำนึงว่าค่าระวางนั้นได้เก็บจากต้นทาง (Port of Loading) หรือจะเก็บได้จากปลายทาง (Port of Discharging) ในขณะที่รวบรวมจาก "ใบตราส่งสินค้า" (Bills of Lading) ของเรือแต่ละลำและแต่ละเที่ยวแล้วเสร็จ โดยจะขอสมมติว่าเรือของบริษัทลำหนึ่งรับสินค้าบรรทุกได้หนึ่งหมื่นตัน ในอัตราค่าระวางตันละสามร้อยบาท รวมเป็นค่าระวางที่จะได้ทั้งสิ้นเป็นเงินสามล้านบาท และจะต้องจ่ายเป็นเงินส่วนลดเสีย ๑๐% ก็จะเป็นจำนวนเงินสามแสนบาทคืนให้แก่พ่อค้าเมื่อถึงกำหนด โดยมิต้องใช้เวลาจะมาคำนึงว่าสินค้าจำนวนหนึ่งหมื่นตันนั้นได้รับมาจากพ่อค้าใหญ่เพียงสองรายๆละห้าพันตัน หรือว่าได้มาจากพ่อค้ารายเล็กๆ หนึ่งร้อยราย ๆ ละหนึ่งร้อยตัน เพราะจะอย่างไรหรือจะโดยลักษณะใดก็ตามทางบริษัทเรือก็จะต้องจ่ายเงินส่วนลดจำนวนสามแสนบาทนี้คืนให้แก่พ่อค้าวันยังค่ำในเมื่อได้ปฏิบัติตรงตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้อย่างแน่นอนดังนี้ แต่ด้วยเกียรติและฐานะของการเป็นพ่อค้าใหญ่ที่มากทั้งเงินทุน จึงมากทั้งปริมาณของสินค้า เหนือพ่อค้าเล็ก ๆ น้อย ๆ ซึ่งส่วนมากมักเป็นคนไทยที่เริ่มจะเป็นพ่อค้ากับเขาบ้าง จึงพยายามบีบ—กด กัก—ผลัก—ดัน ให้กลายเป็นพลังต่อรองขึ้นกับบริษัทเรือ เพื่อให้ได้มาซึ่งส่วนลดดังมีนัยประเภทและลักษณะผิดแผกแตกต่างไปกว่าพ่อค้าอื่นได้จึงจะสบอารมณ์ โดยบางครั้งก็อาศัยความจริงของการค้าขายมาเปรียบเทียบกับการซื้อขายสินค้าธรรมดาๆในท้องตลาด

ว่า การซื้อสินค้าครั้งหนึ่งเพียงชิ้นหนึ่ง กับการซื้อสินค้านั้นครั้งหนึ่งตั้งร้อยหรือพันชิ้น ราคาที่ได้นั้นเฉลี่ยลงไปแล้วจะมีราคาเท่ากันหรือไม่ ขอให้ทางฝ่ายเรือได้ทดลองดูความจริง และแล้วหากได้ราคาพิเศษต่ำลงไป ราคาที่ได้ต่ำลงไปนั่นแหละ คือลักษณะต่าง ๆ ของส่วนลดซึ่งเมื่อความจริงเป็นเช่นนี้จึงต้องยอมจำนนโดยพฤตินัย จึงต้องรับและถือเป็นหลักปฏิบัติสืบเนื่องกันมาตราบเท่าทุกวันนี้ ข้อที่น่าสังเกตยิ่งก็คือการที่พ่อค้าอาจขอยืมมือของรัฐบาลให้ช่วยทำลายวิธีการใช้ส่วนลดนี้เสีย เพื่อใช้เป็นเครื่องมือระบบอัตราสองระดับ (Dual rate) หรืออัตราตามสัญญา (Contract rate) โดยอาศัยปริมาณสินค้าของตนที่มีอยู่หรืออาจรวบรวมเข้ามาได้ ผูกขาดปริมาณของระวางเรือกับกำหนดระยะเวลาส่งมอบโดยแน่ชัด ซึ่งพ่อค้าใหญ่เท่านั้นจะเป็นผู้ได้เปรียบในอัตราค่าระวาง ไล่พ่อค้ารายย่อยออก ฉะนั้น พ่อค้าใหญ่อาจหมายถึงพ่อค้าต่างชาติหรือพ่อค้าที่มีทุนต่างด้าวหนุนหลังเพื่อขจัดพ่อค้าไทยที่เริ่มจะก่อร่างสร้างตนให้ออกไปเสียจากทางจะเป็นคู่แข่งได้ จึงเห็นว่าเรื่องนี้เราอาจถูกคมมีดบาดตัวเองก็ได้หากระวังตัวไม่ทัน

ต่อไปนี้จะได้กล่าวถึงประเภทและลักษณะของเงินส่วนลดต่างโดยสังเขปคือ:—

๑. **เงินส่วนลดทั่วไป (GENERAL REBATE)** เป็นเงินส่วนลดที่บรรดาเรือทั้งในและนอกชมรมใช้กันอยู่ในขณะที่จำนวนเรือเข้าเทียบท่ามีจำนวนมากกว่าปริมาณของสินค้าที่บรรดาพ่อค้ามีอยู่ในระยะเดียวกันนั้น เมื่อภาวะสินค้ามีจำนวนจำกัดและทางฝ่ายเรือก็ไม่อยู่ในวิสัยที่จะจอดรอคอยเป็นระยะยาวเกินไปนักได้ จึงจำเป็นอยู่เองที่จำต้องเสนอเงินส่วนลดให้ โดยอาจจ่ายเป็นตัวเงินเลยหรือจ่ายแทนหรือจ่ายชดเชยค่าขนส่งภายใน อาทิ ค่ารถยนต์บรรทุก ค่ารถไฟ ค่าเรือฉลอม ค่าเรือลำเลียง ค่าล่วงกำหนดเวลาการเช่า (Demurrage) หรือค่าระวางของเรือค้าชายฝั่งเหล่านี้ ทั้งนี้ก็เพื่อความอยู่รอดของซึ่งกันและกันในระหว่างภาวะคับขัน แต่การให้ส่วนลดประเภทนี้ก็เป็นเฉพาะเที่ยวหรือเฉพาะคราวของเรือตามสภาพของสินค้าและจำนวนเรือเป็นหลัก มิใช่ว่าฝ่ายเรือเคยจ่ายแก่พ่อค้าแล้วครั้งหนึ่งจะยึดถือเป็นระเบียบจะต้องจ่ายทุกเที่ยวหรือทุกคราวหาได้ไม่ (เพื่อเป็นการป้องกันไว้ก่อนเพราะอาจมีผู้สงสัย ซึ่งความจริงเรื่องเช่นนี้มิใช่ฝ่ายเรือ

เพียงฝ่ายเดียวจะต้องเป็นผู้จ่ายเสมอไปไม่ เพราะถ้าโดยนัยกลับกันเรือน้อยสินค้ามาก พ่อค้าจะต้องเป็นผู้จ่ายบ้างก็ได้ เข้าสุภาษิต "น้ำขึ้นน้ำลง" ดังนี้)

๒. **เงินส่วนลดตอบแทนความซื่อสัตย์** (**FIDELITY REBATE**) เงินส่วนลดประเภทนี้นำขึ้นมาใช้เฉพาะของสายชมรมเรือประเทศไทย—ญี่ปุ่นเท่านั้น ส่วนลดมีมูลค่าเท่ากับสิบในร้อยของค่าระวางรวมกันในทุก ๆ ๔ เดือน (ปีหนึ่งแบ่งออกเป็น ๓ งวด คืองวดแรกทุกวันที่ ๓๐ เมษายน งวดสองทุกวันที่ ๓๑ สิงหาคม และงวดสุดท้ายทุกวันที่ ๓๑ ธันวาคม) จ่ายให้แก่พ่อค้าผู้ทำการส่งออกที่ได้ใช้บริการเรือในชมรมติดต่อกันจนครบงวดโดยไม่มีการกัก ฉะนั้น พ่อค้าจึงอยู่ในวิสัยที่จะใช้เรือของชมรมหรืออื่นใดก็ได้ เมื่อครบและถูกต้องตามงวด การจ่ายเงินส่วนลดของแต่ละงวดจะจ่ายโดยบริษัทผู้ดำรงหน้าที่เป็นเลขานุการของชมรมเรือ คือบริษัท (Anglo—Thai Corporation Limited) ล่วงหน้าแก่พ่อค้าไปพลางก่อนแทนบริษัทสมาชิกของชมรม (ซึ่งบริษัทจะเรียกเก็บคืนจากสมาชิกภายหลังตามจำนวนของ Bills of Lading ของแต่ละสมาชิก) นับว่าเป็นการอำนวยความสะดวกแก่พ่อค้า แก่บริษัทสมาชิกของชมรม และง่ายต่อการควบคุมการปฏิบัติผ่าฝืนของมวลสมาชิกได้อีกโสดหนึ่งด้วย

๓. **เงินส่วนลดผลัดเวลา** (**DEFER REBATE**) เงินส่วนลดประเภทนี้นำขึ้นใช้เฉพาะสายชมรมเรือประเทศไทย—ยุโรปเท่านั้น เป็นมูลค่าเท่ากับสิบในร้อยของค่าระวางรวมกันทุก ๆ ๔ เดือน (ปีหนึ่งแบ่งออกเป็น ๓ งวด คืองวดแรกทุกวันที่ ๓๐ เมษายน, งวดที่สองทุกวันที่ ๓๑ สิงหาคม และงวดที่ ๓ ทุกวันที่ ๓๑ ธันวาคม) ซึ่งแต่เดิมกำหนดไว้ทุก ๆ ๖ เดือน โดยปีหนึ่งแบ่งออกเป็นสองภาค ๆ แรกของปี ทุกวันที่ ๓๐ มิถุนายน และภาคหลังของปีทุกวันที่ ๓๑ ธันวาคม โดยกำหนดให้พ่อค้าผู้ทำการส่งสินค้าออกทางทะเลโดยเรือของชมรม กรอกจำนวนเงินที่พึงได้รับตามแบบแสดงรายการขอคืนเงิน (Claim Form) แบบแสดงรายการขอคืนเงินดังกล่าวจะขอได้จากที่ทำการของบริษัทที่เป็นสมาชิกของชมรมที่พ่อค้านั้น ๆ ได้ติดส่งสินค้าต่อเนื่องกันจนครบงวด เมื่อพ่อค้าได้

ยื่นคำร้องขอคืนเงินนั้นแล้วในงวดที่หนึ่ง ทางบริษัทเรือจะเพียงรับทราบไว้พลางก่อน โดยยังไม่มีการจ่ายเป็นตัวเงิน จนกว่าพ่อค้าจะต้องส่งสินค้าของตนอีกต่อเนื่องกัน จนกระทั่งครบงวดที่ ๒ และยื่นคำร้องขอคืนเงินของงวดที่สองจึงจะเป็นการถูกต้องสมบูรณ์ตามกฎเกณฑ์ของชมรมเรือ ทางบริษัทเรือนั้น ๆ จึงจะทำการจ่ายเงินส่วนลดเป็นตัวเงินของงวดที่หนึ่งคืนให้ โดยกักส่วนลดของงวดที่สองไว้รอการจ่ายเมื่อครบงวดที่สาม และต่อ ๆ ไปดังนี้ จึงเป็นอันเห็นได้โดยแจ่มชัดว่าทางบริษัทเรือได้กักเงินส่วนลดนี้ไว้งวดหนึ่งเสมอ ฉะนั้น ไม่ว่าพ่อค้าจะเปลี่ยนใจไปใช้บริการเรืออื่นเมื่อใดและในระยะใดก็ตาม อย่างน้อยเงินส่วนลดงวดหนึ่งจะต้องถูกบริษัทเรือของชมรมริบและไม่จ่ายอยู่เสมอ แต่ขณะนี้ทางชมรมเรือสายประเทศไทย ยุโรป ได้ผ่อนคลายความตึงเครียดทางการเงินของบรรดาพ่อค้าผู้ทำการส่งออกไปได้เปราะหนึ่ง โดยจะจ่ายเงินส่วนลดกลับคืนสู่พ่อค้ากึ่งจำนวนของงวดภายหลังการกักไว้เพียง ๒ เดือน แทนการกักไว้ถึง ๔ เดือน และก็ยังไม่ทราบชัดว่าจะเป็นการผ่อนคลายชั่วคราวหรือจะยึดเป็นหลักปฏิบัติตลอดไป หรืออาจแล้วแต่อารมณ์ก็ได้ ไม่มีใครทราบ

๔. **เงินส่วนลดปิดบัง (CONCEAL REBATE)** เงินส่วนลดประเภทนี้มีใช้โดยเรือทุกฝ่าย ไม่ว่าจะเป็นระหว่างเรือนอกชมรมกับเรือในชมรม หรือระหว่างเรือนอกชมรมด้วยกันเอง หรือระหว่างเรือในชมรมด้วยกันเองก็มี โดยต่างก็มีวัตถุประสงค์ตรงกันเพื่อเลี่ยงการขาดทุนและเพื่อการอยู่รอดด้วยกันทั้งนั้น แต่สิ่งที่ทำให้เกิดความไม่เสมอภาคแก่สังคมการค้าก็คือ พ่อค้าแต่ละรายอาจได้รับส่วนลดไม่เท่ากัน และต่างก็ปกปิดซึ่งกันและกันทั้งฝ่ายเรือผู้ให้และหรือแม้แต่ฝ่ายพ่อค้าผู้รับด้วยกันเอง และปรากฏการณ์เช่นนี้จะเกิดชุกในฤดูฝน ซึ่งเป็นระยะที่มีผลิตผลส่งออกน้อย เพราะโดยมากสินค้าหลักส่วนใหญ่ของประเทศไทย เป็นผลิตภัณฑ์ปฐมจากเกษตรกรรมเป็นหลัก มีการตกดอกออกผลตามฤดูกาล จะมีพืชผลหลักส่งต่อเนื่องกันได้ก็ไม่เกิน ๔ เดือน ซึ่งผิดกับบรรดาอุตสาหกิจประเทศที่อิงอุตสาหกรรมเป็นหลักการค้า เพราะโรงงานต่างสามารถผลิตและส่งออกได้

สม่ำเสมอตลอดทั้งปี ฉะนั้นเมื่อในขณะที่ฝนชุกและขาดแคลนสินค้าอันเป็นปัจจัยสำคัญของเรือเช่นนี้ จึงต่างจำเป็นต้องใช้ระบบเงินส่วนลดประเภทนี้เข้าแย่งสินค้าซึ่งกันและกันแหละหรือต้องแย่งกันเองขึ้นระหว่างสมาชิกในชมรมด้วยกันเองโดยต่างฝ่ายต่างปกปิดการกระทำเพื่อเลี่ยงกฎข้อบังคับของชมรมตนเองขึ้น จึงเกิดมีเงินส่วนลดที่จำต้องปิดบังกัน หรือภาษตลาดโดยทั่วไปเรียกว่า "เงินใต้โต๊ะ"

๕. **ส่วนลดเงินสด** (CASH REBATE). เป็นเงินสดที่ลดให้แก่พ่อค้าโดยบริษัทเรือของชมรม ในเมื่อมีสายการเดินเรือประจำแต่ไม่สังกัดชมรมเกิดขึ้น อาจจ่ายเป็นเงินสดคืนทันทีหลังการรับสินค้านั้น ๆ ขึ้นเรือแล้วเสร็จ หรืออาจจ่ายในขณะออก BILL OF LADING หรืออาจจ่ายในขณะชำระค่าระวางก็ได้ ซึ่งแล้วแต่จะได้ตกลงกัน เงินสดส่วนลดนี้เป็นเงินจูงใจพิเศษนอกเหนือไปจากเงินส่วนลดตอบแทนความสัตย์ซื่อ หรือเงินส่วนลดผลัดเวลาซึ่งพ่อค้าก็ยังคงมีสิทธิ์ได้รับอยู่เช่นเคย ซึ่งในโอกาสเดียวกันนั้นชมรมเรืออาจคงใช้อัตราที่ได้ระบุไว้ใน "พิกัดอัตราค่าระวาง" และหรืออาจเปลี่ยนแปลงโดยการออก "ใบแก้ไข" (REVISED SHEETS) หรือ "ใบปรับปรุง" (AMENDED SHEETS มาใช้ในอัตราที่ต่ำกว่า "พิกัดอัตราค่าระวาง" ก็ได้แล้วแต่เขาจะเห็นควรหรือเหมาะสม แต่ก็ยังไม่ถึงระดับทำสงครามค่าระวาง (FREIGHT WAR) เพราะนั่นเป็นขั้นสุดท้ายและเด็ดขาดของการประหัตประหาร ซึ่งในขั้นสุดท้ายก็มีการใช้อาวุธที่เด็ดขาดที่สุดของชมรมเรือ คือการนำเรือชนิดที่เรียกว่าเรือสังหาร (FIGHTING SHIP) เข้าตัดราคาแย่งสินค้าอย่างลำหักลำโค่น เพื่อจะให้ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งย่อยยับไปทีเดียว แต่เท่าที่เคยปรากฏมาแล้วส่วนใหญ่ผู้พ่ายแพ้มักจะตกแก่บริษัทเรือนอกชมรมแทบทั้งสิ้น ทั้งนี้ก็เพราะการขาดทุนในการชิงอำนาจการค้าทางทะเลนี้ย่อมเกิดขึ้นทั้งสองฝ่าย แต่ฝ่ายชมรมเฉลี่ยการขาดทุนโดยการหารกันกับจำนวนของสมาชิกแท้ของชมรม (FULL MEMBERS) ซึ่งมีจำนวนกว่าสิบ, จากจำนวนสมาชิกสมทบของชมรม (ASSOCIATE MEMBERS) ก็อีกกว่าสิบ และอาจจากจำนวนภาคีสมาชิกของชมรม (PARTICIPATING MEMBERS)

ก็เกินสิบอีก กับอีกฝ่ายที่ไม่สังกัดในชมรมซึ่งมีจำนวนเพียงหนึ่งและจะไปหาพรรคพวกมาช่วยเฉลี่ยการขาดทุนก็คงยาก เมื่อเป็นเช่นนี้แล้วจะสู้ไปได้กี่น้ำ และประการที่สำคัญที่สุดก็คือ ฝ่ายชมรมนอกจากจะเฉลี่ยการขาดทุนจากบรรดาสมาชิกกว่าสามสิบแล้ว ยังใช้เงินกำไรที่ได้รับมาแล้วกว่าศตวรรษเข้าทุ่ม กับฝ่ายหัวเดียวกระเทียมลีบ ต้องใช้ทุนแท้ทุนเดิม และทุนหมุนเวียนก็จะไปสู้กันได้กี่เพลง ฉะนั้นทางแพ้ของฝ่ายชมรมจึงลางและเลือนเต็มทน และหรือหากจะเกิดเพลี่ยงพล้ำขึ้นฝ่ายชมรมก็จะเกลี้ยกล่อมชักชวนให้เข้าร่วมวงไพบูลย์เป็นสมาชิกของชมรมเสียเลยก็มี เมื่อรวมความแล้ว ภายหลังสงครามค่าระวางยุติลง ผู้กิน ผู้ใช้ และผู้ผลิต จะต้องเป็นผู้รับบาปโดยตรง หาใช่พ่อค้าผู้ทำการส่งออกและสั่งเข้าไม่ เพราะเขาทำหน้าที่เพียงพ่อค้าหรือคนกลางติดต่อเก็บค่าทอดสะพานให้เท่านั้น ในเมื่อฝ่ายเรือจะเริ่ม "เก็บเบี้ยใต้ถุนร้าน" เพื่อชดเชยการสูญเสียไปด้วยการขึ้นค่าระวางครั้งแล้วครั้งเล่าในที่สุด

อนึ่งในขณะที่ฝ่ายเรือกำลังทำสงครามค่าระวางกันอยู่นี้ มีท่านผู้ใหญ่หลายท่านกลับคาดการณ์ผิดโดยคิดเสียว่า เมื่อทางบริษัทเรือต่างประเทศลดอัตราค่าระวางกันอย่างหน้าดำหน้าแดงกันอยู่นั้น จะเป็นผลดีแก่พ่อค้าจะส่งของออกได้มาก เพราะอัตราค่าระวางกำลังต่ำ และพ่อค้าผู้ซื้อในต่างประเทศก็คงสนใจ เมื่อสินค้าที่เคยซื้อนั้นถูกลงแต่ความจริงแล้วการณ์กลับตรงกันข้าม เพราะผู้ซื้อในตลาดต่างประเทศก็มีฐานะเพียงเป็นคนกลางเหมือนกับเมืองเรา ลูกค้า ผู้กิน ผู้ใช้ต่างหากเป็นเจ้าของสินค้านั้นจริง ๆ ฉะนั้นในขณะเมื่อมีสงครามค่าระวางขึ้นเมื่อใด บุคคลพวกนี้แหละจะชะงักการซื้อผิดปกติไปเพื่อรอจังหวะที่สินค้านั้น ๆ อาจต่ำลงไปอีกเมื่อนั้น ผลของการรอจังหวะเช่นนี้จะกระทบกระเทือนมาถึงการส่งสินค้าออกของบ้านเราทันที จะทำให้การส่งสินค้าออกน้อยกว่าโดยปกติเสียอีก ความจริงพ่อค้าทั้งฝ่ายเมืองเราและเมืองเขานั้นจะไม่สู้คำนึงถึงอัตราค่าระวางว่าจะสูงหรือต่ำมากเท่ากับอัตราค่าระวางที่มีเสถียรภาพ (STABILITY OF RATE) ดังเช่นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเมื่อกลางเดือนมิถุนายน ๐๙ นี้เองว่า ในขณะที่ประเทศอังกฤษกำลังมีการประท้วงและนัดหยุดงานทางเรือกันอย่างคร่ำเคร่งนั้น อัตรา

ค่าระวางของเรือเช่าหรือเรือจร (TRAMP FREIGHT RATE) แทนที่จะต้องขึ้นเพราะเรือค้าทางทะเลที่เดินเป็นประจำลดน้อยลง การกลับปรากฏว่าอัตราค่าระวางกลับตกลงไปเทียบเท่ากับอัตราในขณะเกิดกรณีวิกฤติแห่งคลองสุเอซเมื่อ ปี พ.ศ. ๒๔๙๙ ซึ่งถือกันว่าเป็นอัตราที่ต่ำมาก ที่เป็นดังนี้ก็เพราะพ่อค้าต่างประวิงการขนส่งของตนไว้ต่อไปอีก เพื่อรอผลของการหยุดงาน ฝ่ายผู้ทำการเช่าเรือก็ไม่อยู่ในฐานะจะเช่าเรือมาเดินได้ เพราะตนก็ยังไม่ได้รับสัญญาจากพ่อค้าให้มาทำการรับของ เมื่อเป็นเช่นนี้ผลก็คือการตกต่ำของอัตราค่าระวางของเรือเช่าหรือเรือจร

ท้ายที่สุดของหัวข้อนี้ใคร่จะขอเรียนชี้แจงเหตุผลบางประการ ดังที่กล่าวไว้หลายครั้งและหลายหนในเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ พุทธศักราช ๒๕๐๙ ว่า การที่จะทำแบบอย่างของประเทศนั้นหรือประเทศนี้ทำสิ่งนั้นหรือสิ่งนี้ได้นั้นเราควรจะต้องมองจากฐานะของตัวเราเองเสียก่อนว่าถึงเวลาแล้วหรือยัง เช่นการที่อ้างทั้งอเมริกาและญี่ปุ่นต่างก็มีมาตรการห้ามการใช้ส่วนลดผลัดเวลาขึ้นนั้น เป็นความจริงและถูกต้อง แต่ทั้งนี้ก็เพราะอเมริกามีทั้งสินค้าทางเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมที่ใหญ่โต หรือญี่ปุ่นซึ่งก็มีผลิตผลทางอุตสาหกรรมส่งออกได้เป็นจำนวนแน่นอนได้ตลอดปีเช่นกันเป็นพลังการต่อรอง ประกอบกับทั้งสองประเทศนี้ต่างก็มีกองเรือค้าขนาดยักษ์เป็นพลังปฏิบัติสนับสนุนอยู่อย่างสมบูรณ์ จึงสมควรและเป็นโอกาสแล้วที่จะสร้างมาตรการเช่นนั้นได้ แต่ถึงกระนั้นก็ยังไม่วายจะมีเรื่องเป็นปัญหากระทบกระทั่งกับบรรดาประเทศ "จ้าวสมุทร" อยู่ร่ำไป ฉะนั้นกรุณาเปรียบเทียบกองเรือค้าของเขาและของเราที่มีอยู่เมื่อต้นปี ๒๕๐๙ ได้ดังนี้.—

กองเรือค้าของสหรัฐอเมริกา	มี	๒๙,๔๗๕,๐๐๐ ตัน
กองเรือค้าของญี่ปุ่น	มี	๑๔,๘๔๑,๐๐๐ ตัน
กองเรือค้าของไทย	มี	๓๐,๐๐๐ ตัน

ฉะนั้นเมื่อทราบข้อเท็จจริงดังนี้แล้ว จึงควรผ่อนปรนและพิจารณากันโดยรอบคอบ แยกเรื่องที่เป็นศาสตร์ของธุรกิจออกจากศิลปของการค้า ไม่เช่นนั้นแล้วพ่อค้าไทยที่เริ่มจะก่อร่างสร้างตน จะต้องกลายเป็นเครื่องเล่นของพ่อค้าใหญ่ไปในที่สุด และอาจเป็นการส่งเสริมให้การค้าระหว่างประเทศไทยถอยหลังเข้าคลองสู่ระบบที่พ่อค้าไทยเป็นแต่เพียงเสมือนพวกมือรองป้อนสินค้าให้แก่พ่อค้าชาวต่างชาติ หรือที่ได้รับการสนับสนุนจากต่างชาติ โดยที่ในเสภาวะปัจจุบันยังคงปรากฏอยู่ว่าบริการเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเลของไทย โดยเฉพาะข้ามสมุทรนั้นเกือบทั้งสิ้น อยู่ในมือบริษัทใหญ่ๆ ซึ่งดำเนินธุรกิจการค้าทั้งการสั่งสินค้า การส่งสินค้า การประกันภัยและการขนส่งทางทะเลซึ่งเป็นองค์ประกอบโดยสมบูรณ์ทั้ง ซี ไอ และ เอฟ

ง. การขบปัญหาโดย "หักด้ามพร้าด้วยเข่า" ดังได้กล่าวมาแล้วใน ๓ หัวข้อแรกถึงเรื่องการเขยิบระดับของอัตราค่าระวางในสินค้าต่าง ๆ ของเมืองไทยที่ส่งไปจำหน่ายยังต่างประเทศโดยต่างสินค้าและต่างวาระกัน สับเปลี่ยนเตลอดมาในระยะ ๕ – ๖ ปีแล้วมานี้ และได้กล่าวถึงการปฏิสนธิและเจตนารมณ์ของชมรมเรือประกอบกับวิธีที่ชมรมเรือใช้เป็นเครื่องผูกลูกค้าของตน กับการผูกสมาชิกของตนไว้ให้เป็นกลุ่มเป็นก้อนเพื่อประหัตประหารผู้ที่ทะยานเข้าแข่งขันกับตน ในเมื่อยังไม่มีสิ่งใดป้องกันให้เพียงพอ และในวิธีการต่าง ๆ ที่ได้ใช้นั้นก็ได้กล่าวเน้นถึงการใช้วิธีการ ส่วนลดผลัดเวลาซึ่งเป็นวิธีการที่ใช้อยู่ในประเทศไทยในปัจจุบัน วิธีการเหล่านี้เท่าที่ทราบเป็นเครื่องมือที่สำคัญของชมรมเรือที่จะผูกลูกค้าและสมาชิกของตนให้เป็นกลุ่มเป็นก้อน หากปราศจากสิ่งเหล่านี้เสียแล้วชมรมอาจแตกแยก และผลจะกระทบกระเทือนถึงการค้าอย่างมากมาย หรือจะนำระบบการใช้สัญญาเข้ามา การต่างอัตราตามสัญญาก็ย่อมจะกระทำให้ผู้ส่งสินค้าได้รับผลแตกต่างกันตามขนาด ตามกำลังของพ่อค้า และสำหรับประเทศที่กำลังพัฒนาการทางเศรษฐกิจก็เป็นที่น่าเกรงขามพอดู หรือหากจะปล่อยให้มีการแข่งขันโดยไม่มีการควบคุมอย่างใดเลย ก็เสมือนปล่อยให้มีสภาพแห่งอนาธิปไตยเกิดขึ้น และพ่อค้าผู้ทำธุรกิจรับ

บริการขนส่งทางเรือ จะต้องต่อสู้กันอย่างอุตลุดชนิดใครดีใครอยู่ แต่ความดีอันนั้นจะดีเพื่อใครนั้นยังเป็นปัญหา

ในขณะที่เกิดการเพิ่มอัตราค่าระวางขึ้น ไม่แต่เพียงพ่อค้าที่ทำการค้าเท่านั้นที่จะตื่นตัว แม้หนังสือพิมพ์และปราชญ์ทั้งหลายที่นึกว่าตัวก็มีความรู้ความเป็นในเรื่องนี้อยู่บ้างก็เริ่มกระจายแพร่ข่าว ต่างก็มีเจตนาหลายสิ่งหลายอย่างต้องกันกับของประชาชน หนังสือพิมพ์ก็สร้างความสนใจแก่ผู้อ่านทั้งที่เป็นไทยแท้และไทยสมทบ เพื่อปลุกเร้าให้เกิดความกระตือรือร้นว่าตนได้รับความกระทบกระเทือนจากชนต่างชาติ นักการค้าก็ตื่นเต้นไม่ว่าจะเป็นผู้ที่เข้าไปมีวงจรอยู่กับการเดินเรือด้วยหรือไม่ นึกว่าการขึ้นนี้เป็นผลกระทบกระเทือนแก่ตนด้วย ข้าราชการก็โวยวายหลายแห่งแสดงความสนใจเพื่อที่จะให้รัฐบาลได้ทราบทัศนะของตน ว่าบัดนี้ไทยได้ถูกรังแกแล้ว ต่างก็มีความเห็นนานาประการที่จะแก้ไขเหตุการณ์อันนี้ แต่เป็นที่น่าเสียดายว่าผู้ที่ถูกกระทบกระเทือนโดยแท้จริงจากการขึ้นค่าระวางของสินค้านั้นค้าคือผู้ผลิตวัตถุปฐม เช่น ในกรณีของแป้งมันสำปะหลัง คือผู้ปลูกมันสำปะหลัง กรณีของปอคือผู้ปลูกปอ กรณีของยางก็คือเจ้าของสวนยาง หรืออะไรอื่นอีกเหล่านี้ต่างหาได้เปล่งเสียงแสดงอาการอย่างใดไม่ ฉะนั้นเท่าที่ได้ยินเสียงแสดงอาการอยู่ว่าจะแก้ไขและจะทำฉันใดนั้น เป็นข้อแก้ไขที่มองในผลกระทบกระเทือนต่อผลประโยชน์ของตนเอง หาใช่ผลได้ผลเสียอันแท้จริงต่อส่วนรวมไม่ หนังสือพิมพ์กระพือข่าวเพื่อก่อให้เกิดปัญหาโต้แย้งในหน้ากระดาษ ทำให้เกิดการสนใจก็เพื่อการจำหน่ายมากขึ้น พ่อค้าก็สนใจในเรื่องที่ยังไม่ได้รับเงินส่วนลด ซึ่งก่อนที่ตนจะใช้บริการเขาก็ทราบอยู่แล้วว่ามีข้อไขประการใด (ซึ่งจะยุติธรรมหรือไม่เพียงไรนั้นจะได้กล่าวถึงภายหลัง) อันที่จริงการขึ้นหรือการลดก็ตาม พ่อค้าดูเหมือนจะเป็นผู้เดือดร้อนน้อยที่สุด เพราะสามารถจะผลักดันเฉพาะส่วนที่เพิ่มขึ้นนั้นแก่ผู้ผลิตหรือผู้ซื้อก็ได้แล้วแต่สภาพของตลาด ส่วนข้าราชการนั้นโดยหน้าที่ก็ต้องรับใช้ประชาชนในขอบเขตที่อยู่ในหน้าที่ของตนอยู่แล้ว เช่น ผู้ส่งออกฝ่ายหนึ่ง ขาออกฝ่ายหนึ่ง ขาเข้าฝ่ายหนึ่ง

และการขนส่งอีกฝ่ายหนึ่งเหล่านี้ เมื่อต่างได้รับรูปของเรื่องเสนอมาโดยผู้ร้องฝ่ายใดก็ตาม ก็พยายามแก้ไขตามรูปของเรื่องที่ตนได้รับจากฝ่ายนั้น และเมื่อยังแก้ไขไม่ได้ก็ประวิงเวลาออกไป และเมื่อผู้ร้องเหล่านั้นก็มิใช่ผู้เสียหายโดยแท้จริง แต่ผู้เสียหายตัวจริงกลับไม่มีปากมีเสียงจะร้องได้เต็มที่ เรื่องก็ชักซาและเซาลงไป ครั้นเมื่ออัตราค่าระวางมีการขึ้นอีกครั้งหนึ่งและอีกครั้งหนึ่ง แล้วก็อีกครั้งหนึ่ง ซ้ำๆ ซากๆ กันเข้า ผู้ที่อยู่ในฐานะจะวินิจฉัยเรื่อง ก็คืนตัวเร่งพิจารณากันใหม่อีก พยายามแก้ไขในวิธีการต่าง ๆ ที่จะขจัดปัญหาเฉพาะหน้าให้หมดไป แต่บางทีการแนะนำเพียงเล็กน้อยอาจเป็นประโยชน์ได้บ้างที่จะกล่าวได้ว่าผู้ที่จะเป็นตำรวจที่ดีนั้น บางทีอาจต้องเคยกับวิธีการของโจรมาก่อนรู้ช่องทางจะหนีและที่จะไล่ไว้บ้าง เพราะเรื่องของเรือทางหนีทีไล่มีมากมาย และเป็นสถาบันที่ใหญ่สามารถที่จะจ้างบุคคลผู้ทรงคุณวุฒิสูงได้ในทุกสาขาเพื่อวิจัยและขบปัญหา ฉะนั้น ทางฝ่ายผู้ติดตามก็จะต้องพยายามไล่ให้กระชั้นชิด แม้จะไม่ทันหรือก้าวหน้ากว่าเขาได้ก็ยังดี

สมมติว่าการแก้ไขในทางเผชิญหน้ากับปัญหาที่เกิดขึ้นทันที เช่นการเพิ่มอัตราค่าระวางของชมรมเรือและห้ามไม่ให้ขึ้น เว้นแต่อัตรานั้นจะได้รับอนุมัติจากทางราชการก่อน นี่เป็นการมองดูในแง่ของการใช้อธิปไตยภายในขอบเขตที่เรามีอำนาจควบคุมก็ดูงดงามเป็นสง่าราศีแก่อธิปไตยของชาติ แต่ความจริงเรือนั้นไม่ได้รับใช้เฉพาะแต่ชาติไทย เช่น เรือขนสินค้าจากไทย อาจต้องขนสินค้าจากปากีสถาน จากลังกา จากพม่า จากมาเลย์เซีย และจากฟิลิปปินส์ด้วยก็ได้ ซึ่งบรรดาประเทศต่าง ๆ เหล่านี้ต่างก็มีสินค้าออกคล้ายคลึงกับไทย และต้องนำไปยังตลาดแหล่งเดียวกันเสียด้วย ซึ่งควรจะต้องระลึกอยู่ว่าอัตราค่าระวางนั้นไม่ได้อาศัยความใกล้ไกลของผู้ขายเท่าใดนัก แต่ยังอาศัยความสะดวกในการที่จะเข้าสู่ตลาดเพื่อการขายแข่งขันอีกด้วย ฉะนั้น หากบริษัทเรือใดหรือชมรมใดวางอัตราค่าระวางของตนผิดสัดส่วน (ไม่ได้หมายความว่าจะต้องเท่าเทียมกัน) ผลก็จะทำให้เสียตลาดนั้นไป เพราะสินค้าอาจเข้าแข่งขันในตลาดไม่ได้ตามอัตราแห่งการแข่งซื้อ

ในกรณีที่เกี่ยวแก่ปัญหาเรื่องเงินส่วนลดที่กักไว้ และพ่อค้าเห็นว่าไม่สมควร เพราะตนเสียประโยชน์โดยการนอนนิ่งของเงิน เรื่องนี้ยังเป็นปัญหาว่าใครเป็นเจ้าของเงินก่อนที่เงินนั้นจะได้จ่ายออกมา และรู้สึกว่า อาจไม่เป็นประโยชน์แก่ส่วนรวมนักถ้าหากไม่ขบคิดกันเสียในเวลานี้ หรือหากทางราชการจะไปอำนวยช่วยพ่อค้าให้เอาเงินนั้นคืนมาได้ ก็ยังไม่แน่ใจนักว่าเงินนั้นจะไหลตลอดรอดฝั่งไปถึงมือผู้ผลิต ในเมื่อยังไม่เห็นหนทางว่าจะมีการแย่งซื้อ นอกจากนี้จะทำให้ชมรมเรืออาจแตกแยกออกและเกิดมีการแข่งขันอย่างชนิดประหัตประหารทำลายล้างซึ่งกันและกัน ก็จะไม่มีเสถียรภาพในอัตราค่าระวางเกิดเป็นผลเสียหายดังที่เคยได้กล่าวมาแล้วในข้อต้น ๆ หรือยิ่งกว่านั้นหากจะมีเรือนอกชมรมถือโอกาสมุ่งเข้ามาเพื่อแย่งสินค้าแย่งตลาด ชมรมอาจถอยเรือไป และนำเรือเข้ายังท่าสิงคโปร์หรือฮ่องกง แล้วส่งเรือที่มีค่าปฏิบัติการที่ต่ำกว่าเข้าประเทศไทยดำเนินงานดุจเรือสังหารแย่งชิงสินค้าในอัตราเปิด (OPEN RATE) พฤติการณ์เช่นนี้ก็อาจเกิดได้ และเสถียรภาพของอัตราค่าระวางก็อาจสูญไปเช่นเดียวกัน หรือบริษัทต่างประเทศใหญ่ ๆ อาจเริ่มเข้าทำการแข่งซื้อแย่งขายภายในประเทศโดยตนเอง หรืออาจตั้งบริษัทบังหน้าทำการส่งออกโดยเรือที่ตนเป็นตัวแทนอยู่ อัตราหรือผลประโยชน์ซ่อนเร้นใด ๆ จะยากและลำบากแก่การติดตามหรือค้นคว้าได้ หรือไม่เช่นนั้นบริษัทเรืออาจเลือกพ่อค้าบางรายที่จะยอมตนเพื่ออามิสสินจ้างเป็นลูกมือ ให้ทุนสนับสนุนที่จะกักมุมสินค้าอย่างใดและทำการเสมือนการผูกขาดส่งออกนอกประเทศก็ได้ เป็นอันว่าเครื่องมือของไทยเองจะเป็นเครื่องมือสังหารไทยเรากันเอง และการที่จะเผชิญหน้ากับปัญหาที่จะปรากฏขึ้น โดยวิธี "หักด้ามพร้าด้วยเข่า" นี้จะยังผลให้การค้าของไทยเคลื่อนกลับเข้าสู่อดีตไปอีกหลายสิบปีทีเดียว

จ. ปฏิบัติการที่อาจได้รับการตอบโต้ (COUNTER-REACTION). ตามกฎแห่งธรรมชาติ การใช้กำลังต่อต้านกำลัง (FORCE) ซึ่งโดยปกติแล้วย่อมจะมีกำลังสะท้อนอย่างหนึ่ง (REPERCUSSION) และ จากกำลังสะท้อนนี้เมื่อระบายออกไปก็อาจได้รับผลโต้ตอบกลับมาในลักษณะของกำลังที่เป็นการต่อต้าน (COUNTER-FORGE) หาก

กำลังของทั้งสองฝ่ายมีกำลังทัดเทียมกันแล้ว กำลังตอบโต้ก็ย่อมจะมีพลานุภาพทัดเทียมเช่นกัน สำหรับในกรณีของชมรมเรือนั้นเป็นเรื่องของสถาบันเอกชนซึ่งตั้งมาเป็นเวลานาน สะสมกำลังทรัพย์ กำลังเครื่องใช้ กำลังปัญญา และกำลังสำรองอื่น ๆ อีกไว้มาก ในด้านวิชาการนั้นชมรมเรืออาจสามารถเรียกร้องปัญญาชนชั้นสมองกลได้ ไม่ว่าจะในทางวิชาใด จะเป็นในทางนิติศาสตร์หรือในทางเศรษฐศาสตร์หรือแม้แต่ในทางวิศวกรรม-ศาสตร์ ซึ่งอาจทัดเทียมกับกำลังของประเทศต่าง ๆ แต่ละประเทศที่จะสรรหามาได้ ไม่จำกัดเพียงแต่ประเทศไทย ฉะนั้นการที่จะกระทำการใด ๆ ลงไปเผชิญหน้า (CON-FRONTATION) กับชมรมเรือแล้ว ก็คงคาดได้ว่า ผลสะท้อนและอำนาจแห่งการตอบโต้คงจะอยู่ในลักษณะที่แข็งแกร่งเฉียบแหลมอย่างน่าสนใจยิ่ง

การที่ได้มีความดำริที่จะขจัดอุปสรรคของการขนส่งทางสมุทร เพื่อนำสินค้าไทยไปสู่ยังตลาดต่างประเทศ ตามคำร้องเรียนของพ่อค้าบางท่านว่าเป็นอุปสรรคอย่างใหญ่หลวงต่อความเจริญ ซึ่งรัฐจำเป็นต้องก้าวขึ้นสู่สังเวียนทำการ "ห้ามทัพ" เพื่อประโยชน์แห่งการค้าของประเทศไทยนั้น เท่าที่ได้เรียนมาแล้วข้างต้นก็ได้เห็นอยู่ว่าจริงเพราะการเพิ่มอัตราค่าระวางก็ดี เป็นเสมือนหนึ่งการผูกขาดในการค้า "จำบัง" ประเภทนี้แม้จะไม่ได้กระทำไปด้วยสิทธิ์โดยชอบธรรมทางนิตินัย แต่ก็ได้สร้างขึ้นอย่างมั่นคงโดยทางพฤตินัย แต่การที่จะมาตีความแล้วสรุปว่าเป็นความเสียหายของผู้ส่งและผู้สั่งสินค้าเพียงฝ่ายเดียวเท่านั้นยังเป็นเรื่องที่น่าสงสัย ดังที่ได้เคยกล่าวมาแล้วในข้อต้น ๆ แต่อย่างไรก็ดี ผู้เสนอเห็นพ้องด้วยอย่างบริบูรณ์ว่า บริการขนส่งทางทะเลที่รับใช้สังคมทางการค้าของประเทศไทยโดยปราศจากการควบคุมของรัฐในวิถีทางที่ชอบและที่ควรแล้ว ย่อมเป็นเรื่องที่จะนำความเสียหายมาสู่ไม่แต่เพียงพ่อค้าหรือรัฐบาล แต่ต่อมวลชนเกือบ ๓๕ ล้านคนที่ต้องกินต้องใช้ของจากต่างประเทศไม่โดยทางตรงก็ทางอ้อมต้องขายกำลังผลิตของตนไปสู่ตลาดต่างประเทศ แต่การควบคุมจะเป็นในรูปใดและสถานใดนั้นจะได้กล่าวกันโดยย่อ ๆ ต่อไป

การที่จะสร้างมาตรการใด ๆ ขึ้นเพื่อขจัดอำนาจของชมรมเรือนั้น สมมติว่าฝ่ายเราเลือกเอาเรื่องซึ่งเข้าใจว่าเป็น "หนามยอกอก" อยู่ในปัจจุบันและจะ "บ่ง" ออกไปเสีย เช่การห้ามไม่ให้ใช้ระบบเงินส่วนลดผลัดเวลา ซึ่งระบบการชนิดนี้ทางชมรมเรือก็ได้เปิดเผยว่า เป็นเครื่องมืออันสำคัญของเขาที่จะมัดลูกค้าเข้าไว้กับชมรม และเป็นปัจจัยอันสำคัญอย่างยิ่งยวดที่จะรักษามวลสมาชิกของแต่ละชมรมให้ประสานกันไว้เป็นปึกแผ่น ซึ่งถ้าหากปราศจากเครื่องมืออันนี้เป็นสิ่งล่อแล้ว ลูกค้าของชมรมก็จะวิ่งเข้าหาแสวงหาหรือ ขุดค้นหาวิถีทางจากแหล่งอื่นเพื่อที่จะได้บริการที่ถูกกว่าในการส่งและสั่งสินค้า ซึ่งหมายถึงการเพิ่มพูนกำไรให้แก่ผู้ขายสินค้า (ทั้งนี้ข้าพเจ้าใคร่ขอเตือนให้สังเกตด้วยว่าข้าพเจ้าไม่ได้หมายถึงผู้ผลิตสินค้า) และในเวลาเดียวกันสมาชิกของชมรมเรือซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นพ่อค้าประเภท "รางแก้ว" ด้วยกันทั้งนั้น และในขณะเดียวกันก็เป็นนักค้นคว้าหา "ทรัพย์" ด้วย ก็ย่อมจะแข่งขันกันเองอย่างไม่ลดละ หรืออาจเป็นไปได้ว่าทางชมรมเรืออาจหาหนทางที่จะแก้ไขในลักษณะต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ก็ได้ เช่น :—

๑. บริษัทชมรมเรืออาจเลิกรับเงินค่าระวาง (PAYMENT OF FREIGHT) จากเมืองท่าส่งสินค้า (PORT OF SHIPMENT) คือจากประเทศไทยเสียทั้งสิ้น แต่จะรับเงินค่าระวางเป็นเงินตราต่างประเทศ ณ เมืองท่าปลายทาง (PORT OF DESTINATION) โดยให้ความรับผิดชอบของการจ่ายเงินค่าระวางตกไปอยู่ในมือของจะเป็นผู้ซื้อ หรือผู้ขายในตลาดนั้นโดยสิ้นเชิงก็ได้ ฉะนั้น หากจะมีส่วนลดหรือไม่ก็ตาม ก็จะเป็นการพ้นข้อกำหนดของทางฝ่ายไทยได้

๒. บริษัทชมรมเรืออาจแบ่งเรือส่วนใหญ่ของตนที่สำคัญ ๆ ให้เข้ารับสินค้าในเมืองท่าที่ใกล้กับเมืองไทย เช่น ฮ่องกง สิงคโปร์ หรือหากมีสัมพันธภาพกันเมื่อใดอาจเข้ามาถึงเมืองท่าสีหนุวิลล์ในกัมพูชาก็ได้ และจัดหาเรือขนาดย่อมกว่าซึ่งค่าใช้จ่ายก็ย่อมต่ำกว่าเข้ามาวิ่งแทนที่ และอาจวางอัตราค่าระวางของสินค้าต่าง ๆ ที่จะส่งระหว่างประเทศไทยไปยังท่าที่เรือของตนคอยอยู่ในลักษณะอัตราค่าระวางเปิด (OPEN

RATE) และวางอัตราตายตัว (FIXED RATE) จากท่าเหล่านั้นไปสู่ตลาดโพ้นทะเล ถ้าทำเช่นนี้แล้วก็เท่ากับผลักให้การค้าของไทยต้องถอยหลังกลับเข้าคลองไปเป็นระยะไกลโข และจะทำให้เรือชายฝั่งของไทยอาจประสบการแข่งขันบางประการอย่างร้ายแรงด้วย ในเมื่อเรือชายฝั่งของเราก็ยังไม่เพียงพอ เรือเดินสมุทรหรือก็ยังขาดมืออีกมาก และก็ไม่มีสิ่งใดที่จะมาห้ามบริษัทต่างชาติมาตั้งบริษัทเรือเป็นหุ่นบังหน้า

๓. การสร้างมาตรการเพื่อขจัดระบบเงินส่วนลดลง อาจหมายถึงการส่งเสริมให้มีบริการเรือจร (TRAMPER) เกิดขึ้นในประเทศไทย ซึ่งหากมองเพียงผิวเผินแล้วจะเห็นว่าเป็นของดี เพราะเรือจรจะสามารถแย่งสินค้าในอัตราค่าระวางที่ต่ำกว่าได้ แต่สำหรับบุคคลที่ได้ประสบกับอุปสรรคในเรื่องของการเดินเรือมาแล้ว จะเห็นว่าเรือจรนั้นโดยปกติมักเป็นเรือที่อยู่ในลักษณะที่ไม่สู้จะสมประกอบสำหรับการค้าระหว่างประเทศโดยทางทะเลนัก เพราะส่วนมากเป็นเรือที่ถูกระบายหรือปลดระวางออกมาแล้วจากการเป็นเรือใช้เดินในสายประจำ โดยที่หย่อนคุณลักษณะบางประการ เช่น อายุขัยของเรือมากทำให้อัตราเบี้ยประกันภัยทางสมุทรสูง ความเร็วของเรือช้าที่จะไปถึงที่หมายเพื่อแข่งขันกับสินค้าชนิดเดียวกันจากต่างท่า รายะการเดินทางไม่แน่นอนทำให้ทางผู้ซื้อกำหนดเวลาการขายล่วงหน้าต่อไปได้ลำบาก รวมทั้งการที่จะนำใบตราส่งสินค้าของเรือไปยื่นต่อธนาคารเพื่อเปลี่ยนเป็นเงินจะไม่สะดวก

๔. หากมีเรือจรเข้ามาในประเทศมากขึ้นเมื่อใด ก็จะหมายถึงการเริ่มแห่งสงครามอัตราค่าระวางขึ้นเมื่อนั้น และเมื่อสงครามอัตราค่าระวางเกิดขึ้นก็จะหมายถึงการใช้เรือสังหารเกิดขึ้นเช่นกัน เพราะอย่างไรเสียชมรมเรือคงจะไม่ทิ้งถิ่นหากินตราบใดที่เงินค่าขนส่งทางทะเลของประเทศยังเป็นเรื่องที่สูบออกจากรายได้ของประเทศปีละไม่ต่ำกว่า ๓,๐๐๐ ล้านบาท และเสือจะไม่ทิ้งถิ่นตราบใดที่ยังมีป่ารก เพราะชาติไทยยังไม่เริ่มที่จะพัฒนาการพาณิชย์นาวีของตนเองอย่างเป็นกอบเป็นกำ ผลของสงครามค่าระวางทั้งร้ายดีประการใดก็ได้กล่าวไว้มากแล้วในข้อต้น ๆ

๕. หากชมรมเรือยังไม่เลือกที่จะปฏิบัติในคั่น "กลับหน้ามือเป็นหลังมือ" ก็ยังอาจตอบโต้ได้โดยนำเอาวิธีการทำสัญญาหลายระดับเข้ามาใช้ กล่าวคือหากผู้ส่งสินค้าใดจะยอมทำสัญญากับบริษัท บริษัทก็จะยอมคิดอัตราค่าระวางให้ต่ำกว่าอัตราค่าระวางที่ผู้อื่นมิได้ทำสัญญากับบริษัท แต่โปรดระลึกไว้ด้วยว่า ชมรมเรือนั้นตั้งขึ้นเพื่อทำการค้า ไม่ใช่เพื่อกิจการกุศล ฉะนั้น การจะลดอัตราค่าระวางให้ก็ต้องมีข้อผูกมัดให้แน่ใจว่าบุคคลผู้นั้นจะสามารถส่งสินค้าให้แก่เขาได้ในปริมาณที่คุ้ม เป็นระยะเวลานานพอคุ้มและเป็นบุคคลที่จะไว้วางใจได้ แต่บังเอิญระบบการนี้ใช้ในต่างประเทศ ซึ่งมีผลิตผลทางอุตสหกรรมในระยะเวลาตลอดปีและป้อนให้แก่บริษัทเรือได้ตลอดปี บริษัทเรือมีประโยชน์สัมพันธ์กับบริษัทการค้า และบริษัทการค้าก็มีสัมพันธ์ในผลประโยชน์กับบริษัทเรือสินค้าที่ป้อนเรือได้ตลอดปี เลี้ยงสัญญาและอัตราต่างนี้ให้มีชีวิตอยู่ได้ แต่สำหรับประเทศไทยนั้น สินค้าส่วนมากหรือเกือบจะเรียกได้ว่า ทั้งหมดเป็นสินค้าจากผลิตภัณฑ์กสิกรรม มีระยะเวลาออกสู่ตลาดปีหนึ่งติดต่อกันไม่เกิน ๔ เดือน และนอกจากนี้สินค้าที่โอดครวญกันอยู่ในปัจจุบันบางอย่างในขณะนี้ ก็เป็นสินค้าที่ไม่ให้กำไรแก่เรือมากนัก แก่ทางชมรมก็ยังหวงเพราะยังไม่อยากให้ผู้อื่นเข้ามาตั้งหลักได้ เมื่อสภาพการค้าเป็นเช่นนี้ การใช้ระบบสัญญาป้อนแก่เรือหรืออัตราค่าระวางแตกต่างกัน สำหรับประเทศไทยคงจะอำนวยประโยชน์ให้ได้ยาก เว้นเสียแต่จะเปิดโอกาสให้ชมรมได้เลือกบริษัทที่จะร่วมมือแก่ตนเข้าทำสัญญาและเปิดโอกาสผู้อื่น ทั้งนี้จะเป็นไทยหรือเทศก็ได้ และในนัยเช่นนี้พ่อค้าไทยที่กำลังก่อร่างสร้างตัวจะมีโอกาสได้กับเขาแค่ไหน และการค้ากับต่างประเทศของไทยจะก้าวกลับไปสู่วันแห่งความหลังเมื่อหลายสิบปีมาแล้ว ดังที่เคยกล่าวมาแล้วในข้อต้น ๆ

๖. ถ้าชมรมเรือเลือกใช้วิธีส่งเสริมพ่อค้าและถ้าเป็นชาวต่างประเทศก็จะทำได้โดยง่าย เพราะส่วนมากของบริษัทที่เป็นตัวแทนบริการเรือในประเทศไทยนั้นเป็นบริษัทต่างประเทศบริษัทหนึ่ง บริษัทหนึ่งอาจเป็นตัวแทนบริษัทเรือนับด้วยสิบสายขึ้นไป ในขณะเดียวกันเป็นผู้แทนของบริษัทประกันภัย ในขณะเดียวกันเป็นผู้แทนบริษัทรับรองสภาพเรือ และเมื่อเป็นเช่นนี้ทุกครั้งที่พ่อค้าส่งสินค้าออก บริษัทเหล่านี้จะรู้ได้

ทันที ตั้งแต่สภาพตัวเรือที่ขน สภาพและชนิดของสินค้า สภาพของลักษณะการซื้อและขาย สภาพที่ตั้งของผู้ซื้อ สภาพที่ตั้งของผู้ขาย สภาพการจ่ายเงิน และสภาพโดยทั่วไปของตลาดดังนี้เป็นต้น ฉะนั้น การที่จะกระทำการตอบโต้ก็ยังมีหนทางอื่นอีกมากที่จะนำไปสู่ความสำเร็จได้ ตราบใดที่ประเทศไทยยังไม่มีพาณิชย์นาวีของตนเองภายใต้ธงไทยเพื่อสร้างความสมดุลย์ของการค้าตามธรรมชาติ

หัวข้อเหล่านี้เป็นเพียงตัวอย่างเท่านั้น ซึ่งได้กล่าวแล้วว่าชมรมเรืออาจสามารถเรียกหาสมองและกำลังมาใช้ได้มากมายจากทุนทรัพย์ที่ได้รวบรวมไว้ในระยะนานปี แต่หากวิธีการแก้ไขของเราได้กระทำในลักษณะที่มีความเป็นธรรม ไม่พยายามเอาเปรียบให้แก่ฝ่ายใด แต่สร้างความเท่าเทียมให้แก่ทุกฝ่าย การตอบโต้ประการใดก็ยากที่จะนำมาใช้ เพราะทุกวิถีทางที่จะนำมาใช้ประกอบจะต้องประกอบด้วยเหตุผลและเป็นเรื่องที่จะต้องระมัดระวัง โดยที่อาจเป็นเยี่ยงอย่างแก่ตลาดอื่น ๆ ที่อำนวยบริการอยู่ด้วยไม่เฉพาะแต่ประเทศไทย

ฉ. มาตรการในลักษณะของกฎหมายที่ควรนำมาใช้ ในเมื่อได้กล่าวถึงสิ่งที่อาจเป็นผลตอบโต้ของบางมาตรการที่กระทำไปโดยหุนหันพลันแล่นแล้ว และก็ได้เสนอไว้ว่าสิ่งที่จะแก้ไขให้สภาพการณ์ขนส่งของโดยทางทะเลได้ดำเนินไปโดยราบรื่น และไทยได้โอกาสชี้ทางเดินในอนาคตของตนเองก็คือ การพัฒนาการสร้างพาณิชย์นาวีแห่งชาติไทยโดยคนไทยให้เหมาะสมแก่พฤติการณ์ของประเทศไทย ตามลักษณะและนิสัยของคนไทยซึ่งวิธีการเช่นนี้น่าจะเป็นเรื่องที่คนไทยรู้จักตัวของเราเองดีกว่าผู้อื่น การมีพาณิชย์นาวีของตนเองไม่ใช่เพื่อจะกีดกันผู้อื่นไม่ให้ทำการค้ากับเรา ไม่ใช่รังเกียจผู้อื่นที่จะมีส่วนรับขนส่งของ ๆ เรา เพราะถ้าจะเป็นเช่นนั้นแล้วก็หมายถึงว่าทุกคนต่างมีทัศนะเดียวกันหันหลังเข้าหากัน การค้าของโลกก็จะเจริญไม่ได้ ฉะนั้น การรักษาไว้ซึ่งระบบที่ต่างมีส่วนในทางค้าขายกับอีกฝ่ายหนึ่ง มีสัดมีส่วนภายใต้ดวงอาทิตย์ที่จะหายใจระบายออกได้ ไม่ใช่ว่าพอจะขยายตัวหรือขยายล่าไปหน่อย อีกฝ่ายหนึ่งก็กีดกันไม่ให้ท่าเสียเลย ฉะนั้น

อย่างไรก็ดีจะให้หรือไม่ให้เราก็ต้องแหวกทางจนได้ แต่การแหวกทางของเราจะต้องมีหลัก หลักแห่งความเป็นธรรม หลักแห่งการไม่เอารัดเอาเปรียบ แต่เป็นหลักเพื่อรักษาสิทธิ์

ชมรมการเดินเรือและการเดินเรืออื่น ๆ ซึ่งตามทัศนะของผู้เสนอจะไม่จำแนกแตกต่างกันเป็นเรื่องที่ชนชาวต่างชาติได้เข้ามาหากินในประเทศไทย และได้หากินมามากและนานพอควรแล้ว เอาผลประโยชน์ไปจากประเทศไทยก็มากแล้ว แต่ผลประโยชน์ที่ให้ก็ไม่ใช่น้อย ซึ่งต่างฝ่ายต่างก็อ้างกันได้ ฉะนั้น ผู้เสนอเห็นว่าเรื่องของสิทธิ์ เรื่องของบุญคุณ หรือเรื่องของประเพณีนั้นจะนำมาอ้างไม่ได้ แต่เรื่องเดียวที่จะอ้างได้ก็คือบัดนี้ประเทศไทยได้เขยิบเข้าสู่ขั้นแห่งความเติบโตงอกงามเพียงพอ และจำเป็นจะต้องสร้างหนทางแห่งการทำมาหากินให้แก่ประชาชนของตน รักษาแนวทางนั้นให้ได้รับผลประโยชน์พอควร——นี่คือความยุติธรรมอันหนึ่ง เราเปิดโอกาสให้แก่ผู้ที่เป็นมิตรทุกฝ่ายเข้ามาทำมาหากินในประเทศเรา ตราบเท่าที่โอกาสนั้นจะเปิดให้แก่คนของเราทั้งในทางนิตินัยและพฤตินัย การที่จะอ้างให้สิทธิเพียงนิตินัยแต่กีดกันในทางพฤตินัยแล้วเป็นเรื่องของผู้ที่ชิงเอาเปรียบและดูถูก เพราะเสมือนหนึ่งว่าผู้เจริญแล้วสร้างสถานการณ์หลอกลวงผู้ที่ด้อยความเจริญให้รับไปโดยรู้เท่าไม่ถึงการ

เรื่องของชมรมการเรือนั้นได้มีการพูดแล้วพูดเล่า โดยผู้แทนของประเทศต่าง ๆ ที่มีสายการเดินเรือสังกัดในชมรมว่า ชมรมการเดินเรือเป็นเรื่องของสมาคมเอกชนทางราชการจะเข้าไปก้าวก่ายด้วยมิได้ แต่ถ้าหากมีปฏิบัติการใดกระทบกระเทือนถึงประโยชน์ของเรือของชาติตนแล้ว เหล่าผู้แทนประเทศนั้น ๆ กลับเสนอทัศนะว่าผลประโยชน์อันไม่ต้องด้วยทำนองคลองธรรมและกระทบกระเทือนถึงเรือภายใต้ธงของตน นี่เป็นการเลือกและเอาเปรียบประเทศอื่นที่มิได้มีส่วนอยู่ในชมรมดังนัยของวรรคบนที่ข้าพเจ้าได้กล่าวนั้นและโดยเหตุนี้เมื่อจะพิจารณาทัศนะของชมรมเรือกันแล้ว การที่จะพิจารณาเรื่องของชมรมเรือก็จะต้องวางตัวอยู่ในแนวเดียวกันกับผู้เป็นเจ้าของสายการเดินเรือต่าง ๆ ที่สังกัดในชมรมนั้น ๆ กล่าวคือ ในเมื่อชมรมเรือในส่วนรวมถูกถือว่า

เป็นสมาคมเอกชน ซึ่งทางการจะเข้าไปกล้ำกรายในการบริหารภายในไม่ได้แล้ว และทั้งประเทศไทยก็ไม่มีผลประโยชน์ร่วมกับชมรมเรืออย่างไร จึงควรตัดบทไม่พิจารณาให้มีคำว่าชมรมเรือ จะในด้านการติดต่อหรือในด้านกฎหมายใด ๆ ทั้งสิ้น บริการใดที่เรือเข้ามารับทำการขนส่งภายในประเทศไทย ก็ปรากฏชัดอยู่แล้วว่ามีสัญญาแห่งการขนส่งระหว่างผู้ใช้บริการและผู้รับใช้บริการ คือผู้ส่งสินค้าและตัวเรือ — —โดยมีตัวเรือคือผู้บังคับการเรือเป็นคู่สัญญา (บริษัทเจ้าของเรือสาขา หรือตัวแทนกิจการนั้นเป็นเพียงตัวแทนควรมีหลักฐานครบถ้วนที่เป็นประเพณี) ฉะนั้น จึงเป็นเรื่องระหว่างผู้ส่งสินค้ากับเรือเท่านั้น เมื่อเป็นเช่นนี้เรือใดจะมีสภาพเป็นใคร อยู่ที่ไหน สังกัดสมาคมใดตราบใดที่ไม่ใช่ศัตรู ก็มีฐานะเท่าเทียมกันทั้งนั้น เมื่อเป็นดังนี้การออกกฎหมายเพื่อที่จะควบคุมธุรกิจการขนส่งโดยเรือเหล่านี้ จึงต้องตั้งมั่นอยู่ในสัมมาทิฐิ ให้พึงปฏิบัติเสมอเหมือนกันทั้งสิ้น และสิ่งใดที่เป็นเรื่องผลประโยชน์ของส่วนรวมก็จำเป็นจะต้องรักษา สิ่งที่ควรห้ามก็ต้องห้ามและสิ่งที่เป็นการใช้ศิลปของการค้าก็ควรปล่อยให้กระทำไปโดยปราศจากการกีดกัน ดังนั้นกฎหมายที่จะออกมาเพื่อควบคุมการขนส่งทางทะเลนี้จึงควรมีเจตนาดังนี้ :—

๑. โดยที่ประเทศไทยเรายังไม่มีพาณิชย์นาวีเป็นของเราในขนาดที่เพียงพอรับใช้ แม้แต่คนของตนเองได้ ต้องอาศัยบริการของผู้อื่นมากส่วนกว่าที่ควรจะใช้ (ที่ควรจะใช้เพื่อความสะดวก — —สมมติไว้ในอัตราร้อยละห้าสิบ— --ตามหลักที่ประเทศใหญ่ได้กำหนดกัน) ฉะนั้น การที่จะปล่อยให้ผู้ใดผู้หนึ่ง หรือกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งเข้ามารับใช้และสร้างอิทธิพลเหนือการค้าแห่งประเทศเรา ก็อาจเป็นอุปสรรคที่บั่นทอนความเจริญทางเศรษฐกิจของประเทศได้เป็นอย่างมาก นับแต่การจำหน่ายสินค้าของประเทศไปจนถึงมาตรฐานการครองชีพของประชากร โดยเหตุนี้เองลักษณะของกฎหมายที่จะร่างขึ้นความสำคัญขั้นปฐมก็คือ ความสามารถที่จะขจัดการผูกขาด (ANTI—MONOPOLY) ของฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดทั้งสิ้น ปล่อยให้การค้าในการอำนวยบริการขนส่งนี้อยู่ในสภาพที่เป็นเสรีมากที่สุด

๒. ข้อสำคัญรองลงมาก็คือ ในระหว่างที่ประเทศไทยกำลังพัฒนาการสร้างผู้ผลิต สร้างผู้แลกเปลี่ยนตลอดจนผู้บริโภคนั้น บุคคลทุกชั้นเหล่านี้ต้องได้รับการสนับสนุนอย่างเท่าเทียมกันได้ใช้ความสามารถของตนได้อย่างเต็มที่ ฉะนั้น ไม่แต่เพียงรัฐบาลเท่านั้นที่จะต้องปฏิบัติการนี้ ผู้อำนวยบริการอื่นก็จะต้องทำการดำเนินกิจการของตนในลักษณะเดียวกัน ไม่พยายามที่จะส่งเสริมผู้หนึ่งผู้ใดเหนือผู้อื่น ทั้งนี้ โดยเฉพาะผู้รับทำการขนส่งทางทะเลเพราะเป็นบริการที่มีขอบเขตจำกัด โดยเหตุนี้กฎหมายฉบับที่สมควรจะออกจึงควรขจัดการปฏิบัติที่อำนวยผลไม่เท่าเทียมกันให้แก่บรรดาพ่อค้า (ANTI—DISCRIMINATION) เช่นเดียวกับนานาประเทศได้เรียกร้องประเทศอื่นกระทำแก่เรือของตน ข้อนี้ประเทศไทยเราดูเหมือนจะปฏิบัติให้อยู่แล้วเป็นอย่างดี บางทีดีจนเกินคาด ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะเราขาดพาณิชย์นาวีของเราเองนั่นแหละ

๓. ในเมื่อเป็นที่สังวรทั่วไปแล้ว หรือจะพูดให้ชัดว่า ได้กล่าวไว้แล้วในวรรคต้น ๆ ว่าอัตราค่าระวางสูงหรือต่ำนั้น สำหรับพ่อค้าทั้งผู้ซื้อและผู้ขายนั้นถือว่าไม่สำคัญเท่ากับความมีเสถียรภาพของอัตรา เพื่อสินค้าจะได้เป็นที่แน่นอนในการเสนอซื้อและขายได้ในต่างตลาด และเมื่อปรากฏแล้วว่า การมีสงครามอัตราค่าระวางแข่งขันระหว่างเรือนั้นเป็นเรื่องที่ให้ผลร้ายมากกว่าผลดี เป็นการทำลายเสถียรภาพของอัตรา โดยเหตุนี้พระราชบัญญัติที่พูดถึงจึงควรมีลักษณะที่เป็นการขัดขวางการก่อให้เกิดสงครามอัตราค่าระวาง (ANTI—FREIGHT WAR) และโดยที่เครื่องมือแห่งการก่อสงครามค่าระวางหรือสิ่งที่เป็นมหาประลัยนั้นก็คือเรือสังหาร ฉะนั้น ลักษณะส่วนหนึ่งของกฎหมายจึงต้องมีการขจัดระบบใช้เรือสังหาร (ANTI—FIGHTING SHIP) เสียด้วย

๔. ข้อสำคัญที่จะต้องกีดกันอีกอย่างหนึ่งก็คือการทำสัญญาพิเศษของเรือผูกพันคนรองเข้ากับสมาคมหรือที่เรียกว่าชมรม แต่ตราบใดที่ไม่กระทบกระเทือนถึงภาคีที่สามแล้วก็ไม่เป็นเรื่องที่จะต้องกังวลมากนัก แต่โดยปกติแล้วสัญญาเหล่านี้จะเป็นเรื่องที่ใช้ในการปฏิบัติบีบบังคับผู้อื่นเพื่อประโยชน์ของตนในการรวมกำลัง ฉะนั้น พระราช-

บัญญัติจึงควรมีบทกีดกันหรืออย่างน้อยก็ต้องตรวจตราและอนุมัติในส่วนที่เห็นชอบคือ สัญญาทวิภาคี (BILATERAL) หรือพหุภาคี (MULTILATERAL) ไม่ให้ผู้อำนวยการขนส่งทางทะเลทำการกันเองได้ตามความพอใจ ไม่คำนึงถึงผู้อื่น และเอาเข้ามาผูกพันกับประเทศไทยด้วย โดยปราศจากความเห็นชอบ

๕. ในพระราชบัญญัตินี้อันที่จริงแล้วควรจะไม่มีการห้ามการใช้ส่วนลดในนัยปกติของอัตราค่าระวางในลักษณะใดที่เป็นเรื่องเปิดเผยและเท่าเทียมกันต่อลูกค้าทุกๆ ราย เพราะอาจถือได้ว่าเป็นเรื่องของการชี้ชวนให้เกิดความนิยมในการใช้บริการของตน เว้นแต่ในกรณีที่การให้ส่วนลดของอัตราค่าระวางนี้ หากเป็นส่วนลดที่ปิดบัง (CONCEAL REBATE) แล้ว ก็สมควรอย่างยิ่งที่ควรจะมีบทบัญญัติห้ามไว้ และโดยนัยเดียวกันหากมีการเพิ่มอัตราค่าระวางขึ้นในระยะหนึ่ง และยังมีเงินส่วนลดที่ยังค้างจ่ายอยู่ หรือจะพูดว่ายังไม่ได้จ่ายให้ก็ตาม การขึ้นอัตราค่าระวางนั้นจะถือเอาเงินส่วนลดที่ค้างอยู่นั้นเป็นกำลังที่จะให้ผู้ให้บริการให้ใช้บริการของตนต่อไป ในอัตราที่สูงขึ้นนั้นไม่เป็นเรื่องที่ยุติธรรม เพราะเป็นการเปลี่ยนสภาพการตกลงในเมื่อผู้ใช้บริการได้เริ่มเข้าสู่สัญญาใช้บริการนั้นเสียแล้ว โดยเหตุนี้ก่อนที่เริ่มจะใช้อัตราค่าระวางใหม่ ผู้ขายบริการจะต้องจ่ายเงินจำนวนเท่าที่ค้างอยู่สำหรับส่วนลดของอัตราค่าระวางเดิมให้เป็นการเสร็จสิ้นกันเสียตอนหนึ่งก่อน

๖. อีกปัญหาหนึ่งที่ควรจะมีไว้ในกฎหมายนี้คือ การสร้างมาตรการสำรองไว้เพื่อตอบโต้การกระทำของประเทศอื่นเป็นการตอบแทน (RETALIATION) สำหรับให้สิทธิพิเศษ ซึ่งจะทำให้การเดินเรือของไทยต้องเสียเปรียบไปอย่างชัดแจ้ง และไม่ใช่แก้ไขแต่เพียงครั้งเดียววิธีเดียว แต่ต้องติดตามระบบใหม่ ๆ ซึ่งอาจสร้างขึ้นมาภายหลังให้ทันกาลอีกด้วย

หัวข้อทั้ง ๖ นี้คือหลักสำคัญที่ควรจะมีระบุไว้ในกฎหมาย ซึ่งหากทางการเห็นสมควรตราและนำออกมาใช้ควบคุมการขนส่งทางทะเลของประเทศไทย หลักใหญ่และสำคัญก็คือ การไม่เอาเปรียบผู้ใด แต่ป้องกันการเสียเปรียบและจะยังความยุติธรรมให้

แก่วงการธุรกิจการขนส่งทางทะเล ซึ่งถือว่าเป็นการค้าชนิดหนึ่งอยู่ในลักษณะการค้า "จำบัง" (INVISIBLE TRADE) กฎหมายอาจอำนวยความเป็นธรรมแก่ทั้งผู้ที่ทำการขายบริการและแก่ทั้งผู้ที่ทำการใช้บริการ และลักษณะที่พิเศษสุดของกฎหมายนี้ก็คือ ไม่มุ่งสร้างสถานการณ์เผชิญหน้า (CONFRONTATION) กับผู้ขนส่งใดหรือกลุ่มใดโดยเฉพาะทั้งสิ้น เป็นการปฏิบัติที่ให้สิทธิเสมอภาคแก่ทุกฝ่ายตามหลักแห่งตราชู

ช. สร้างระบบตลาดแข่งขันเสรี (FREE COMPETITIVE MARKET) เมื่อได้พูดถึงการสร้างมาตรการทั้งในทางปฏิบัติและในทางตรากฎหมายออกใช้ เพื่อที่จะสร้างความเป็นธรรมให้แก่ทั้งระหว่างผู้ใช้บริการและผู้ขายบริการ หรือระหว่างผู้ขายบริการและผู้ขายบริการด้วยกันเองตลอดจนปกปักรักษาผลประโยชน์ อันเท่าเทียมของระหว่างผู้ใช้บริการด้วยกันแล้วเช่นนี้ จึงเกิดเป็นสภาวะการณ์ในคั่นต่อมาที่จะวางแนวทางสำหรับให้มีการสร้างตลาดเสรีขึ้นสำหรับการค้า "จำบัง" ประเภทขนส่งทางทะเลนี้ ทั้งนี้ก็คือเพื่อตัดไม่ให้มีการผูกขาดทั้งทางพฤตินัยและทางนิตินัยเสียแล้ว ก็ย่อมเปิดบริการให้เกิดเรือค้าอื่นที่ไม่อยู่ในกลุ่มอิทธิพล เช่น ชมรมการเดินเรือ ซึ่งได้สะสมสร้างอำนาจมาเป็นเวลาช้านานตัดกำลังไม่ให้มีการนำเรือชนิดที่เพ่นพ่านเข้ามาอำนวยบริการได้ในอัตราที่ปราศจากการควบคุมและใช้เป็นเครื่องมือประหัตประหารกันได้ โดยกำหนดวิธีการแจ้งอัตราค่าระวางของตนต่อคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางทะเลในระยะเวลาหนึ่งก่อนใช้บังคับ เป็นการเปิดโอกาสให้พ่อค้าผู้ส่งสินค้าออกไปก็ดี สั่งสินค้าเข้ามาก็ดีได้ทราบและระวังตัวได้ทันท่วงที และเมื่อไม่มีสิ่งที่จะผูกมัดตนบังคับให้ต้องใช้บริการของกลุ่มเรือใดก็ตามที่จะถือเอาการได้เปรียบบังคับให้ใช้อัตราค่าระวางเพิ่มขึ้นโดยผูกมัดอัตราค่าระวางเข้ากับส่วนลดที่ยังค้างอยู่ไว้ ก็เป็นเสมือนหนึ่งให้พ่อค้าได้มีโอกาสเลือกใช้บริการได้ ในเมื่ออัตราค่าระวางเป็นการเอาเปรียบตนและผละไปจากผู้อำนวยบริการเดิมโดยได้รับเงินที่ตนควรได้แต่ค้างอยู่นั้นกลับมาก่อนให้สิ้นภาระแห่งการห่วงใยใด ๆ ทั้งสิ้น เป็นวิธีการสงวนไว้ซึ่งศิลปแห่งการค้า หรือที่เรียกว่ามาตรการแห่งการต่อรอง (BARGAI-NING MEASURE) แต่ทำลายส่วนเสียของการผูกพันที่จะไปบังคับให้ใช้ในการเพิ่มพูน

ความรับผิดชอบมากขึ้น ซึ่งเป็นสภาพการณ์แตกต่างกันเมื่อได้ตกลงไว้เดิม เช่นนี้ก็เป็นเหตุผลเพียงพอที่จะเลิกข้อไขต่าง ๆ ของสัญญาเดิมได้ โดยฝ่ายผู้รับสัญญาจะไม่ต้องเป็นผู้รับผิดแต่ผู้เดียว การที่ได้มีมาตรการดังกล่าวนี้ขึ้นจึงเป็นวิธีหนึ่งเพราะไม่ใช่วิธีตรงแต่เป็นวิธีการที่อ้อมและไม่เผชิญหน้ากระทบกระเทือนให้เดือดร้อนของแต่ละฝ่ายประการใด แต่เป็นการห้ามหรือเป็นการขจัดวิธีการใช้ส่วนลดผลัดเวลา (DEFER REBATE) ในส่วนที่ร้ายเพราะใช้เป็นทางให้บริษัทเรือกักเงินไว้เป็นเครื่องมือที่จะบังคับให้ผู้ใช้บริการของตน จำเป็นต้องใช้บริการของตนในอัตราที่สูงขึ้นไปอีกเรื่อย ๆ โดยไม่เป็นธรรม แต่ในขณะเดียวกันก็ยังสงวนไว้ซึ่งส่วนดีของวิธีการเงินส่วนลดประเภทนี้ซึ่งเป็นการดึงดูด ผูกมัดลูกค้าตลอดจนผูกมัดสมาชิกของชมรมได้อย่างที่ชมรมอ้าง

เมื่อสถานการณ์เป็นเช่นนี้แล้ว พ่อค้าก็ย่อมอยู่ในฐานะใช้ดุลยพินิจของตนที่จะเลือกใช้บริการที่เป็นผลประโยชน์แก่ตนได้ บริการเรือที่ยังไม่เคยเข้ามาก็สามารถจะเข้ามารับใช้สังคมการค้าของประเทศไทยได้ แต่ก็ไม่ใช่เอาเรือชนิดที่ไร้สมรรถภาพหรืออำนวยบริการโดยไร้ความรับผิดชอบ ซึ่งจะไม่เป็นการอำนวยประโยชน์ให้แก่การค้าได้อย่างเต็มที่ การค้าย่อมจะเกิดขึ้น โดยผู้เข้ารับอำนวยบริการจะต้องแข่งขันในการให้รักษาระดับคุณภาพของบริการนั้น เช่น ความปลอดภัยของสินค้า ความรวดเร็วของการขนถ่ายสินค้าเหล่านี้ แต่ส่วนนี้จะมีผลซึ่งอาจมีผู้ร้องอยู่บ้างก็คือ จะเป็นการกีดกันสำหรับพวกเรือจรซึ่งนำเข้าท่าค้าในลักษณะฉาบฉวย แต่อย่างไรก็ดีการควบคุมนี้มิได้ห้ามพ่อค้าผู้ใดที่จะดำเนินธุรกิจการเดินเรือในการที่จะเช่าเรือในลักษณะที่จะต้องมีความรับผิดชอบอันควรมาใช้ เช่น การเช่าตามระยะเวลา (TIME CHARTER) หรือการเช่าระยะเที่ยวของการเดินเรือ (VOYAGE CHARTER) ฉะนั้นเรือที่เป็นเรือจรหากมีคุณภาพ สมรรถภาพ อย่างดีแล้วก็ไม่ได้ถูกจำกัดทีเดียวที่จะรับใช้สังคมการค้า เพียงแต่ควบคุมจะต้องเข้าอยู่ในกรอบขอบเขตที่ปราศจากอันตราย และมีตัวแทนที่อยู่ในสภาพรับรองในการปฏิบัติอันนั้นได้อย่างมั่นคง อันที่จริงการกระทำเช่นนี้จึงจะเป็นประโยชน์แก่วงการค้าของ

ประเทศไทยมาก เพราะตราบใดที่ตลาดลูกค้ามั่นคงและมีเสถียรภาพถาวรดีแล้ว ย่อมประสงค์จะให้สินค้าที่ตนซื้อถึงมือตรงตามเวลา อยู่ในความควบคุมของผู้ขนส่งที่น่าศรัทธาน่าไว้วางใจมากกว่าอยู่ในมือผู้ฉวยโอกาส ทั้งนี้รวมถึงสถานที่จัดเรื่องเงินและสินเชื่อ (CREDIT) เช่นธนาคาร ก็จะยอมรับโอนเอกสารผ่านมือได้สะดวกก็เฉพาะจากเรือที่มีความแน่นอนในการบำเพ็ญธุรกิจเท่านั้น

อีกประการหนึ่งที่สำคัญยิ่งของการควบคุมเช่นนี้จะสามารถขจัดเรือซึ่งฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจนำมาใช้เป็นเครื่องมือประหัตประหาร อีกฝ่ายหนึ่งให้ทำลายล้างไปได้อย่างรวดเร็ว เรือชนิดนี้ได้เคยกล่าวแล้วในข้อต้น ๆ ว่าเป็นเรือที่มีค่าปฏิบัติการที่ต่ำกว่าและนำเข้ามาใช้เพียงชั่วคราว ยอมรับสินค้าในลักษณะขาดทุนในอัตราค่าระวางที่ต่ำชนิด "สาดเสียเทเสีย" ไม่คำนึงทุนและกำไรมุ่งเพียงให้เกิดการอลเวงวุ่นวายในตลาดการค้า และการอลเวงนี้ดังที่กล่าวแล้วจะไม่เป็นผลดีประการใดเลยกับการขนสินค้าไปต่างประเทศ เพราะผู้ซื้อประสงค์ในความแน่นอนมั่นคงของตลาดมากกว่าการ "ฮวบฮาบ" ขึ้นลงของอัตราค่าระวางเป็นครั้งเป็นคราว และนอกจากนี้มีสถานการณ์อลเวงชุลมุนวุ่นวายของเรือ จะหมายถึงการชุลมุนวุ่นวายของพ่อค้า และต่อจากนั้นก็คือการชุลมุนวุ่นวายของตลาดโดยทั่วไป การผันแปรในทางเศรษฐกิจจะเป็นการอลเวงในทางสังคม และการอลเวงในทางสังคมอาจเป็นโอกาสที่ให้เหล่าบรรดาผู้บ่อนทำลายนำความหายนะมาสู่การเมือง มาสู่ประเทศชาติและมาสู่ประชากรต่อเนื่องกันไปตามลำดับ

ซ. ใช้ระบบการแข่งขันอิสระเป็นเครื่องรักษาเสถียรภาพของอัตราค่าระวาง เมื่อระลึกถึงอัตราค่าระวางของการขนส่งสินค้าทางทะเลแล้ว ถึงแม้ใครจะได้รับประโยชน์และใครจะเสียประโยชน์ จะเป็นข้อสำคัญที่เป็นปัญหาดังได้กล่าวมาแล้วบ้างในบางโอกาสของหัวข้อต่าง ๆ ในบทนี้ แต่อันที่จริงแล้วไม่ว่าจะเป็นพ่อค้าหรือหน่วยราชการที่เกี่ยวกับการค้าจะมองในฉากแรกเกี่ยวกับเฉพาะการขึ้นลงของอัตราค่าระวาง แต่เท่าที่พูดแล้วว่าการขายบริการขนส่งสินค้าทางทะเลนี้ก็เป็นการค้าชนิดหนึ่ง และก็ย่อมจะขึ้นอยู่ในกฎ

ของการค้าทั้งหลาย อัตราค่าระวางก็คือราคาของสินค้าหรือในที่นี้ก็คือบริการ โดยปกติแล้วราคาของสินค้าหรือของบริการนี้ หากไม่มีสิ่งอื่นเข้ามาแทรกแซงกระทบกระเทือนทำให้หนทางแห่งกฎธรรมชาติของเศรษฐกิจได้ดำเนินไปโดยสะดวกแล้วก็จะอยู่ที่ความพอใจในการแลกเปลี่ยนของผู้ซื้อและผู้ขายบริการนั้น ในจุดที่ทั้งสองฝ่ายถือว่าจะสนองอำนวยผลประโยชน์ของตนได้อย่างเต็มที่ แต่เมื่อมีผู้ซื้อบริการมากมายแย่งบริการที่มีจำกัดบริการก็ย่อมจะสูงขึ้น หรือมีบริการมากในจำนวนผู้ใช้ที่จำกัดบริการก็ต่ำลง แต่โดยเหตุที่เรื่องของเรือนี้ถ้าจะเรียกกันจริง ๆ แล้ว ก็คือเรื่องผู้ใหญ่ดำเนินมาก่อนเด็ก (จะว่าผู้ใหญ่รังแกเด็กก็ไม่ถนัดนัก) และเมื่อผู้ใหญ่ดำเนินงานมามากก็ย่อมจะต้องรักษาผลประโยชน์ของตนไว้เสมอ เพื่อเป็นฝ่ายที่จะบงการในอัตราแก่ผู้ใช้ แต่ต่อมาเด็กต้องโตขึ้นเริ่มเดินตาม เลียนแบบการเห็นแก่ตัวของผู้ใหญ่ สร้างบริการขึ้น เสริมบริการที่มีอยู่แล้ว หรือชี้ชวนเอาบริการของเด็กอื่นมาสมทบเพื่อแข่งขันตัดอำนาจของผู้ใหญ่ลงบ้าง โดยมีสุ้มเสียงในการที่จะเข้าชี้จุดพอเหมาะพอควรสำหรับราคาของบริการที่ตนจะต้องซื้อเรื่องจึงเป็นการชักคะเย่อกันไปมา ครั้นเมื่อการเป็นเช่นนี้การแสวงหาเครื่องมือที่ได้มาสามารถลบล้างให้ผู้ใหญ่ขาดสิทธิ์อย่างเต็มที่ไปเสียในการที่จะไม่กีดกันคนอื่นเข้ามารับใช้บ้าง ก็เป็นการเปิดโอกาสให้เรือของผู้ที่ไม่อยู่ในวงของผู้ใหญ่หรือชมรมได้เข้ามารับใช้ในระดับอันเท่าเทียมกัน ในขณะที่ชมรมอาจมีเรือดีกว่า รักษาสมรรถภาพตามกำหนดเวลาดีกว่า การได้ประโยชน์ในทางท่าแห่งตลาดอาจดีกว่า แต่พวกเรือที่จะเข้ามาใหม่ซึ่งอยู่นอกชมรมก็ย่อมได้ประโยชน์ เช่น ค่าใช้จ่ายถูกกว่า และเรือก็อาจดีขึ้นตามกาลและเวลา ฉะนั้นก็เป็นทางที่จะต่อสู้ซึ่งกันและกันในการขายบริการ แต่ก็ไม่ใช่ชนิดที่จะมาหักโหมบั่นทอนทำลายซึ่งกันและกัน เพราะเป็นการต่อสู้ภายในขอบเขตแห่งการแสวงหากำไรและการใช้ศิลปการค้าของแต่ละฝ่าย เมื่อเป็นเช่นนี้อัตราค่าระวางจะโลดโผนโจนทะยานก็ย่อมเป็นไปไม่ได้ เพราะจะต้องต่อสู้ลดลงมาจนถึงขีดที่เหมาะสมที่สุดแก่ทุกฝ่ายทั้งผู้ใช้บริการและผู้ขายบริการด้วย และในสภาพเช่นนี้ก็ควรจะเป็นที่น่า

พอใจของทั้งผู้ซื้อและผู้ขายที่จะรักษาเสถียรภาพ ในฐานะที่ทั้งสองฝ่ายก็เป็นเพียงคนกลาง ฉะนั้นอัตราค่าระวางจึงตัดออกได้ ไม่ให้เป็นเรื่องที่เอารัดเอาเปรียบแก่ผู้ผลิตหรือผู้บริโภคในขั้นต่อไป เจตนาเช่นนี้จึงน่าจะเป็นที่เพียงพอแก่ความต้องการของผู้ซึ่งจะบริหารและพัฒนาการการค้าของประเทศแล้ว และโดยเฉพาะอย่างยิ่งก็จะเป็นการเปิดโอกาสสร้างมาตรฐานอันมั่นคงให้รัฐได้ ส่งเสริมและสนับสนุน การสร้าง การพัฒนาการ การเพิ่มพูลกำลังทางพาณิชย์นาวีของชาติขึ้นในโอกาสเดียวกัน ไม่ว่าพาณิชย์นาวีอันนั้นจะกอร์ปด้วยพลานุภาพ สะสมจากกำลังเงินของเอกชน ของรัฐหรือร่วมกับทุนของต่างด้าว ในเมื่อผลของการได้เรือมาอยู่ภายใต้ธงไทยและกฎหมายไทย ดำเนินงานเพื่อประโยชน์แห่งเศรษฐกิจของคนไทย ตลอดจนเสถียรภาพของประเทศชาติสืบต่อไปอีกด้วยเพราะการพาณิชย์นาวีของชาติซึ่งควรจะเกิดแล้วก็จะเกิดขึ้นได้บนรากฐานของกฎหมายดังตัวอย่างแห่งเจตนารมณ์ที่ได้กล่าวมาประกอบกับเรื่องประสมและประสานกำลังของฝ่ายทุน ฝ่ายแรง และวิชาการ ที่จะขยายสืบความเจริญต่อไปในภายภาคหน้า

อนึ่งมีข้อความบางประการที่ข้าพเจ้าเพิ่งจะระลึกขึ้นได้ คือ ในเมื่อชมรมเรือก็เหมือนสมาคมเอกชนสามัญทั่วไป ซึ่งอาจมีสนามที่เล่นกีฬาของเขาเอง เมื่อเราต้องการจะเล่นกีฬาชนิดนั้นกับเขาบ้าง หากเราสมัครเข้าเล่นกับเขาแต่เขาไม่ยินดีรับเราเล่นด้วยก็ไม่เห็นจะไปเดือดร้อนวิงวอนขอร้องเข้าเป็นสมาชิกเพราะในฐานะที่เขามีสมาชิกมากชนิดมีสิทธิแตกต่างกันบ้าง เสียงดังบ้าง เสียงค่อยบ้าง และยิ่งกว่านั้นบางจำพวกเพียงแต่ปรากฏให้เห็นแต่ไม่ยอมให้ได้ยินเสียงเอาเลย ฉะนั้นการเข้าไปเป็นสมาชิกชนิดที่จำกัดสิทธิ์จำกัดเสียงคงไร้ประโยชน์ จึงดีกว่าหากกรณีย์เป็นเช่นนั้นที่เราจะจัดที่เล่นของเราเองรวบรวมพรรคพวกที่มีความตั้งใจคล้ายคลึงกันและคงจะถึงสักเวลาหนึ่งแน่ที่จะมีทีมของเราเข้าแข่งขันกับเขาได้และก็คงจะไม่ใช่เวลาที่ไกลนักและเมื่อนั้นเสถียรภาพและสมรรถภาพของบริการการขนส่งทางทะเลเพื่อรับใช้สังคมการค้าของประเทศไทย ก็คงใกล้จุดแห่งอุดมการณ์ที่ตั้งเจตนาไว้

การจะตั้งสโมสรของเราเองก็ควรระวังยิ่งเช่นกันเพราะคนมีกิเลศแล้ว ชาติซึ่งสร้างขึ้นด้วยคนจึงอาจมีกิเลสมากกว่า ฉะนั้นการเสียเปรียบแม้ระวังแล้ว บังอาจเกิดขึ้นได้โดย

๑. กำลังไม่ทัดเทียมผู้อื่น

๒. รู้ไม่ทันอุบายผู้อื่น

๓. ไม่รู้สภาพการณ์ของตนเองเพียงพอ

๔. ตกเป็นเหยื่อของอุบายของตนเอง

ฉะนั้นการสร้างความร่วมมือที่ยุติธรรมไม่เพียงแต่นิตินัยแต่ต้องเป็นการเที่ยงธรรมในทางพฤตินัยด้วยจึงจะควร

อีกข้อที่ไทยควรคำนึงก็คือ อย่าหลงคารมของมิตรไม่ว่าจะเป็นฝ่ายชมรม (CONFERENCE) หรือฝ่ายบริการอิสสระ (INDEPENDENT OPERATOR) ของการเดินเรือที่จะใช้ธงไทยเป็นเสมือนธงแห่งความสะดวก (FLAG OF CONVENIENCE) ซึ่งทำกันได้หลายวิธี อาจนำมาใช้ในนามแห่งมิตรภาพและความช่วยเหลือ ซึ่งจะอำนวยประโยชน์ให้แก่ฝ่ายนั้น ๆ มากกว่าชาติไทย หรือให้แก่เอกชนไทยบางบุคคล เป็นภาระหนักตกอยู่กับชาติไทยโดยส่วนรวม.

บทที่ ๓

ความสำเร็จของอุตสาหกิจการเรือใน พ.ศ. ๒๕๐๘ และแนวทางของอนาคต

ภายหลังที่มหาสงครามโลกครั้งที่สองได้อุบัติขึ้นแล้ว ปรากฏว่าก็เช่นเดียวกับมหาสงครามโลกครั้งที่หนึ่งได้อุบัติขึ้นในทวีปที่เล็กที่สุดของโลก และดูเหมือนจะกล่าวได้ว่าได้พัฒนาการไปไกลที่สุดในทางวัตถุธรรมคือทวีปยุโรป ประเทศในยุโรปเมื่อเทียบกับประเทศที่เป็นอิสระในทวีปอื่นของโลกในวาระเดียวกันนั้นแล้ว จะรู้สึกว่าเป็นประเทศที่เล็กกว่าเป็นส่วนมาก แต่ประเทศในยุโรปก็มีประเทศราชหรืออาณานิคมขึ้นกับตนอยู่เป็นอันมาก ส่วนประเทศที่ไม่มีทั้งประเทศราชหรืออาณานิคม เพราะถูกบั่นทอนมาแล้วจากสงครามโลกครั้งที่หนึ่ง ก็ได้ดำเนินนโยบายผูกสัมพันธ์กับมหาประเทศที่ไกลออกไปและประเทศอื่นที่สามารถจะเป็นตลาดให้แก่สินค้าของตน และเป็นแหล่งที่จะป้อนสินค้าที่พึงประสงค์ได้ ส่วนทางประเทศใหญ่อีกประเทศหนึ่งที่มีส่วนสำคัญในสงครามถือเป็นยุ้งข้าวยุ้งน้ำ และเป็นสรรพกำลังป้อนเลี้ยงให้แก่ฝ่ายหนึ่งก็อยู่ห่างออกไปไกล มีมหาสมุทรแอตแลนติคคั่นกลาง ส่วนอีกฝ่ายหนึ่งก็มีแกนสัมพันธ์ผูกกับมหาประเทศ ที่จะต้องเดินทางติดต่อผ่านทั้งทางมหาสมุทรแอตแลนติค แปซิฟิค อินเดียและอื่น ๆ ดังนี้ เมื่อสงครามเกิดขึ้นความสำคัญของพาณิชย์นาวีก็เริ่มมีขึ้นทันที ซึ่งทุกฝ่ายก็ย่อมรู้อยู่ด้วยกัน จากบทเรียนของสงครามครั้งที่หนึ่ง ต่างฝ่ายก็เริ่มที่จะทำลายกำลังพาณิชย์นาวีของกันและกัน โดยการใช้อาวุธที่ดีขึ้น แปลกขึ้นและบางอย่างคาดเกือบไม่ถึงของแต่ละฝ่าย ทำให้การสูญเสียเป็นที่ขจัดเสียมิได้ ฉะนั้นหนทางที่จะเพิ่มเรือให้มีพอที่จะส่งอาวุธยุทธภัณฑ์ เครื่องใช้ไม้สอยและอาหารการกินต่าง ๆ ไปสู่ประเทศที่กำลังรบราฆ่าฟันกัน จึงมีอยู่อย่างเดียวคือการสร้างเรือขึ้นให้มากที่สุดที่จะมากได้ ในชั้นแรกประเทศ

อังกฤษได้สร้างเรือชนิดที่เรียกว่า EMPIRE ขึ้น แต่ก็ยังไม่ได้จำนวนเรือเพียงพอต้องกังวลในเรื่องหลายฝักหลายฝ่ายในการรบราฆ่าฟัน ฉะนั้น จึงได้มีการสร้างเรือขึ้นในสหรัฐอเมริกาเช่นชนิด LIBERTY และ VICTORY อู่ต่อเรือได้เกิดขึ้นอย่างมากมาย วิธีการสร้างได้พัฒนาการไปอย่างไกล สามารถนำเรือลงสู่ท้องน้ำได้ถึงขั้นสัปดาห์ละหลาย ๆ ลำ ทดแทนกับจำนวนเรือที่ต้องจมไป เรือเหล่านี้เป็นเรือขนาดประมาณหมื่นตันและมีความเร็วไม่เกิน ๑๒—๑๕ น็อต และได้ต่อขึ้นมามากมายเพื่อสมทบใช้ในกิจการทหารสำหรับช่วยรุกรบมากเท่า ๆ กับสำหรับการขนสินค้า หลังจากเมื่อสงครามโลกได้สงบลงแล้ว เรือเหล่านี้ได้เป็นเรือลักษณะสามัญที่ขนส่งสินค้าอยู่บนท้องทะเลแทนเรือลักษณะต่าง ๆ ที่สร้างอยู่หลายแบบหลายวาระที่ได้ถูกจมกลืนไปใต้ทะเลระหว่างสงคราม และในนัยเดียวกันเรือขนน้ำมันขนาดประมาณ ๒๐,๐๐๐—๓๐,๐๐๐ ตัน ก็มีอยู่เป็นอันมากเพื่อการลำเลียงน้ำมันทั่ว ๆ ไป ชนิดของเรือไม่ใหญ่เกินไปจนเป็นเป้าสำหรับการทำลายและก็ไม่ใหญ่จนเกินไปสำหรับผ่านช่องทางน้ำที่มนุษย์สร้างขึ้นเพื่อย่นระยะทางระหว่างโลกซีกตะวันตกสู่ตะวันออก ทั้งในทางอาเซีย อาฟริกา ยุโรป และอเมริกาตาง

ก. เรือ ๓ ชนิดกำลังค่อยกลายหายไปและเรือใหม่เข้ามาแทนที่ กาลเวลาผ่านมาแล้วกว่า ๒๐ ปี อายุขัยของเรือชนิด EMPIRE, LIBERTY และ VICTORY ก็จวนจะสิ้นลงจำเป็นจะต้องมีการเปลี่ยนเรือเข้าแทนที่ เรือเหล่านี้ในระยะ ๒๐ กว่าปีนี้ได้เปลี่ยนมือไปเป็นสมบัติของนานาชาติทั่วโลก บ้างก็ใช้ในกิจการเดินเรือสายประจำ แต่ส่วนมากได้ไปตกอยู่ในการใช้เป็นเรือค้าชนิดเรือจร แต่ยิ่งนานวันเข้าจำนวนเรือชนิดนี้ก็ค่อยกลายหายไปจากลักษณะเรือประจำ กลายเป็นเรือจรมากยิ่ง ๆ ขึ้น ในระยะเวลาที่ผ่านมา ๒๐ กว่าปีนี้ จักรกลการเมืองทางเศรษฐกิจได้เปลี่ยนแปลงไปมากและได้มีประเทศใหม่ ๆ เป็นอิสรภาพเกิดขึ้นอีกมาก แหล่งสำคัญสำหรับการเดินเรือที่จะตัดจะยะทางได้เปลี่ยนการเป็นเจ้าของหรือเกิดขึ้นใหม่ เช่น สุเอซ ตกไปเป็นของอียิปต์ เซนท์ลอเรนซ์วอเตอร์เวย์เกิดขึ้น สร้างแหล่งท่าเรือภายในทะเลสาปใหญ่อีกหลายแหล่ง บริเวณที่เป็นน้ำแข็งก็เริ่มใช้เดินเรือได้บ้างโดยการนำของเรือทลายน้ำแข็งทวีปแอนตาติคก็เริ่มได้รับ

ความสนใจขึ้น เมื่อเป็นเช่นนี้ความต้องการของเรือต่างก็เปลี่ยนแปลงไปทั้งในลักษณะและปริมาณ ในลักษณะเรือที่จะขนสินค้าบางอย่างที่จำเป็นซึ่งจะต้องผ่านสุเอซก็พยายามจำกัดลงไป และในเรื่องนี้กระทบกระเทือนถึงเรือน้ำมันเป็นส่วนมาก ซึ่งทั้งขยายขนาดจากไม่กี่หมื่นตันเป็นหลายแสนตัน เพื่อตัดค่าขนส่งทางน้ำมันลงให้ต้องตามเจตนาของอุตสาหกิจต่าง ๆ ที่ขยายตัวเพื่อสร้างผลิตผลมากยิ่งขึ้นแทบทุกแห่งทุกประเทศ เรือสำหรับขนธัญญะพืชหรือเรือประเภทยุ้งชนิดอื่น ก็มีการขยายตัวขึ้นมากเช่นกันเป็นขนาดหลาย ๆ หมื่นตัน ลำที่ใหญ่ที่สุดในปัจจุบันมีขนาดถึง ๑๔๔,๐๐๐ ตัน ซึ่งปล่อยลงน้ำเมื่อวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๐๙ (ใช้สำหรับขนเกลือป้อนประเทศญี่ปุ่น และอาจเปลี่ยนแปลงไปขนน้ำมันก็ได้ถ้าจำเป็น) เพื่อขนสินค้าที่ผลิตได้ในแหล่งหนึ่งไปป้อนเลี้ยงประชากรของโลกในอีกแหล่งหนึ่งที่ขาดแคลนอาหารอยู่มากเป็นประจำ และทั้งการบริโภคก็เพิ่มปริมาณขึ้นโดยการขยายจำนวนของพลเมืองของแต่ละประเทศเป็นอย่างมากมาย เรือสำหรับขนสินค้าแห้งโดยทั่วไปก็จำต้องเปลี่ยนลักษณะให้เป็นเรือที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้นให้มีความเร็วมีระวางบรรทุกของสดประกอบ และทั้งให้มีลักษณะที่ตัดค่าใช้จ่ายลงไป โดยเหตุนี้เรือใหม่ ๆ ที่สร้างขึ้นมาเพื่อเป็นเรือเดินสายประจำแล้วจึงมีลักษณะไปในทางที่ต้องใช้เครื่องทุ่นแรงประกอบ เช่น การใช้โทรทัศน์ชนิดวงจรจำกัด สามารถให้ผู้บังคับการเรืออยู่บนสพานเรือ เห็นทั้งด้านหัวและท้ายของเรือในระหว่างเข้าออกเทียบท่าหรือในระหว่างบรรทุกสินค้าหรือระบายสินค้าแล้วแต่กรณีได้สะดวก ตัดจำนวนคนที่จะใช้ในเรือจาก ๔๐-๕๐ คนลงไปเหลือประมาณ ๒๐—๓๐ คนเท่านั้น ส่วนในทางห้องเครื่องก็สามารถตัดพนักงานที่จะต้องเฝ้าเครื่องลงมาได้เป็นอันมาก โดยวิศวกรผู้ควบคุมในขณะหนึ่งอาจอยู่ในห้องซึ่งจัดเป็นสำนักงานนอกห้องเครื่อง และมองเห็นการทำงานของเครื่องทุกส่วนได้ นอกจากนี้ยังมีเครื่องที่ช่วยในการบังคับเรือโดยอัตโนมัติ และเครื่องช่วยในการบรรทุกขนถ่ายนานาประการ ซึ่งทำให้ตัดค่าใช้จ่ายของเรือลงบ้าง เรือชนิดนี้แทบทุกชาติที่สร้างเรือก็ต่างออกแบบได้ทัดเทียมกัน แต่บัดนี้ได้มีลักษณะใหม่ของเรือเกิดขึ้น คือการดำริสร้างเรือที่มีสมรรถภาพอาจด้อยกว่าเรือสายประจำ แต่เป็น

เรือขนสินค้าที่มีราคาต่ำกว่าขนาดประมาณ ๑๓,๐๐๐ ตัน และราคาประมาณ ๕๕ ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่าที่ได้เสนอไว้ให้พิจารณาในเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติพุทธศักราช ๒๕๐๙ แล้วเรือเหล่านี้ทั้งที่เป็นเรือค่อนข้างเร็วและเรือใหม่ซึ่งอัตราคงไม่ต่ำกว่า ๑๔ น๊อต และเรือชนิดที่กล่าวเหล่านี้ทั้งที่เร็วให้ไปได้ถึง ๑๕—๑๖ น๊อต และช้าหน่อย ขนาด ๑๒–๑๓ น๊อตเหล่านี้คือผู้ที่จะมารับมรดกเรือ EMPIRE, LIBERTY and VICTORY

เรือซึ่งต่างชาติออกแบบขึ้นแทนเรือชนิด LIBERTY, VICTORY และ EMPIRE ซึ่งรีบสร้างขึ้นใช้ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่สอง และบัดนี้ถึงวาระที่ควรจะต้องปลดระวางออกจากบริการแล้ว เรือที่ออกแบบขึ้นใหม่นี้ที่ขึ้นหน้าขึ้นตาคือเรืออังกฤษ แบบ SD—14TRAMP (สร้างขึ้นเพื่อใช้เป็นเรือจรมากกว่าเรือเดินสายประจำ) และเรือที่ออกแบบสร้างโดยญี่ปุ่นที่ขนานนามว่า FREEDOM SHIP ซึ่งเป็นเรือขนาดกระทัดรัด(HANDY SIZE) สำหรับเดินสมุทร เรือทั้งสองแบบนี้เมื่อเปรียบเทียบกันแล้วจะมีลักษณะและราคาแตกต่างกันดังนี้ :—

THE SD-14 TRAMP BRITISH DESIGN

PRICE BELOW £ 930,000

PRINCIPLE PARTICULARS

LENGTH O.A.	465 FT.	0 IN.	141.76 M.
LENGTH B.P.	440 FT.	0 IN.	134.13 M.
BREADTH MLD.	64 FT.	0 IN.	20.42 M.
DEPTH MLD.	38 FT.	6 IN.	11.74 M.
DRAUGHT	28 FT.	6 IN.	8.69 M.
DEADWEIGHT	14,200 TONS		
MACHINERY OUTPUT	5,500 BHP.		
SERVICE SPEED	14 KNOTS		
CARGO CAPACITY APPROX,	12,884 TONS		

THE FREEDOM SHIP OF JAPAN

PRICE ABOUT US $ 2.5 MILLION (LESS THAN £ 900,000.-.-)

PRINCIPLE PARTICULARS

LENGTH O.A.	461 FT. 0 IN.
LENGTH B.P.	440 FT. 0 IN.
BREADTH MLD.	65 FT. 0 IN.
DEPTH MLD.	40 FT. 7.5 IN.
DRAUGHT	28 FT. 3.5 IN.
DEADWEIGHT	13,600 TONS
MACHINERY OUTPUT	5,300 BHP.
SERVICE SPEED	14 KNOTS
CARGO CAPACITY APPROX.	
IN BALES	626,000 CU.FT.
IN GRAIN	704,000 CU.FT.

MULTIPURPOSE CARGO TYPES

The German Liberty Ship :

LENGTH O.A.	457 FT. 4½ IN.	139.40 M.
LENGTH B.P.	453 FT. 1 IN.	132.00 M.
BREADTH MOULDED	68 FT. 10¾ IN.	21.00 M.
DEPTH MOULDED	40 FT. 4¼ IN.	12.30 M.
DRAUGHT SUMMER FREE BOARD	29 FT. 6 IN.	8.99 M.
DEADWEIGHT	14,500 TONS	
MACHINERY OUTPUT	72.000 B.H.P.	
SPEED, TRIALS	15.60 KNOTS	
CARGO-HOLD CAPACITY : BALE	675,000 CU.FT.	
GRAIN	750,000 CU.FT.	
TANK CAPACITY :		
HEAVY OIL	900 TONS	
DIESEL OIL	100 TONS	
WATER BALLAST	2,700 TONS	
FRESH WATER	90 TONS	
CREW ABOUT	33	

British Economy ship "Conqueror" Class :

LENGTH O.A.	446 FT. 8½ IN.
LENGTH B.P.	430 FT.
BREADTH MOULDED	65 FT.
DEPTH, MOULDED TO UPPER DECK	40 FT. 6 IN.
DESIGN MOULDED DRAUGHT	28 FT. 9 IN.
BLOCK COEFFICIENT	0.767
TOTAL DEADWEIGHT ON 28 FT. 9 IN MOULDED DRAUGHT	14,000 TONS
CORRESPONDING CARGO DEADWEIGHT	12,800 TONS
FUEL AND DIESEL OIL	910 TONS
FRESH AND FEED WATER	220 TONS
HOLD CAPACITY (GRAIN)	733,000 CU.FT.
TOTAL BALLAST (INCL. PEAK & DEEP TANKS)	4,000 TONS
PRICE ABOUT	£ 950,000

ในปัจจุบันการแข่งขันหาตลาดสำหรับเรือใหม่ระหว่างประเทศเพื่อเข้าใช้แทนเรือเก่าที่จะต้องปลดออกไป และเพื่อที่จะให้สนองตามความประสงค์ของประเทศที่กำลังจะขยายตัวในทางทะเลซึ่งในปัจจุบันกำลังคึกคักขึ้นมาอีกมาก มี ตุรกี และฟิลิปปินส์ ซึ่งแม้แต่ประมุขของรัฐและรัฐบาลก็ร่วมกันอย่างแข็งขันปลุกความนิยมของฝ่ายทุนภายในประเทศทุกวิถีทางเพื่อให้ตื่นขึ้นสู้กับโลกภายนอกในเรื่องพาณิชย์นาวี นอกจากนี้บางประเทศก็ยังรอการชักคะเย่อในทางนโยบายระหว่างพรรค เช่น ประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ ฉะนั้นประเทศที่สร้างเรืออื่น ๆ เช่น เยอรมันนี อิตาลี สวีเดน ฝรั่งเศสก็กำลังขมักเขม้นค้นคว้าการออกแบบเรือกันอยู่ เพื่อให้เป็นที่ต้องตาต้องใจของผู้ต้องการเรือชาติอื่น ๆ เพื่อเป็นรายได้อีกทางหนึ่ง เพราะไหน ๆ ก็คงจะต้องเปิดทางให้ชาติอื่น ๆ

มีส่วนมีส่วนในการค้าทางทะเลภายใต้ดวงอาทิตย์ตามสิทธิ์อันควร หากยังคงถือว่ามี "ครอบครัวแห่งมนุษยชาติ" และความเท่าเทียมของมนุษย์ไม่เพียงแค่อุดมคติอันหลอกลวง และเลิกกันทีในความนึกคิดของ "เผ่าพันธุ์ที่สูงส่งเหนือมนุษย์ใด" และกดถีบชาติที่ด้อยความเจริญในทางวัตถุธรรมลงไว้เป็นทาส เป็นเลข หรือเป็นชนแห่งอาณานิคมดังที่เป็นมาแล้วในหลายชั่วชีวิตคน และยังมีกระเส็นกระสายอยู่ในทุกวันนี้แม้ปากจะว่าเลิกแล้ว—เลิกแล้วก็ตาม

นอกจากเรือขนาด "กระทัดรัด" (HANDY SIZE) แล้ว ญี่ปุ่นยังได้ออกแบบเรือราคาย่อมเยาเพื่อให้แทนเรือ ๓ แบบที่จะปลดบริการไป แต่เป็นเรือขนาดใหญ่กว่าคือประมาณเกือบ 16,000 DWT. ในราคาที่ต่ำกว่า £ 1,000,000 ต่อลำ มีระวางบรรทุกสินค้าให้ถึง ๖ ระวาง มีลักษณะสำคัญโดยเฉพาะดังนี้ :—

LENGTH O.A.	477 FT.	3 IN.	145.50 M.
LENGTH B.H.	449 FT.	2 IN.	136.95 M.
BREADTH, MOULDED	72 FT.	2 IN.	22.00 M.
DEPTH, MOULDED	40 FT.	8 IN.	12.40 M.
DESIGNED LOAD DRAUGHT	29 FT.	6 IN.	9.00 M.
DEADWEIGHT		15,790 TONS	
CARGO CAPACITY GRAIN	816,000 CU.FT.		23,100 CU.M.
BALE	768,000 CU.FT.		21,750 CU.M.
MACHINERY OUTPUT		6,050 B.H.P.	
TRIAL SPEED		16.3 KNOTS	
OPERATIONAL SPEED		14.8 KNOTS	

เรือแบบนี้ออกจะใหญ่โตเกินความเหมาะสมของปริมาณการค้าของไทยเราในปัจจุบันอยู่บ้าง แต่หากผลิตภัณฑ์ของไทยเราเพิ่มขึ้นหรือมีการส่งสินค้าออกแบบ "ยุ้ง" (BULK) มากขึ้นแล้วก็เป็นเรื่องและลักษณะที่น่าคิด

เรือชนิดนี้ก็เช่นเดียวกันกับสองแบบที่ได้กล่าวมาแล้ว และในปัจจุบันยังไม่ขึ้นระวางใช้ แต่สำหรับเรือแบบ "FREEDOM" นั้นคงจะสร้างเสร็จออกรับขนส่งสินค้าได้ในประมาณกลาง พ.ศ. ๒๕๑๐

ข. การสร้างเรือของนานาชาติ ถ้าจะดูรายการท้ายบทนี้ในหัวข้อว่า บัญชีแสดงรายการจำนวนและน้ำหนักของเรือสร้างแล้วเสร็จใน พ.ศ. ๒๕๐๘ บัญชีแสดงรายการประเทศที่สร้างเรือตั้งแต่ 2,000 D.W.T. ขึ้นไปใน พ.ศ. ๒๕๐๘ รวมทั้งรายการของบริษัทต่อเรือของประเทศต่าง ๆ ที่ได้สร้างเรือเสร็จเข้าสู่ตลาดในปี ๒๕๐๘ และบัญชีแสดงรายนามเครื่องยนต์เรือที่ได้ติดตั้งแล้วเสร็จในปี ๒๕๐๘ เหล่านี้แล้วจะเห็นได้ว่าการสร้างเรือนั้นนอกจากประเทศต่าง ๆ ไม่ว่าประเทศเล็กประเทศใหญ่ต่างสังวรในข้อที่ว่า การค้าขายทางเรือไม่มีวันที่จะลดน้อยลงไปได้ในระยะของมนุษย์ ๒—๓ ชั่วคนนี้ และทุกประเทศก็ย่อมต้องการจะมีส่วนที่จะยืนบนพื้นโลก ลืมตาอ้าปากภายใต้ดวงอาทิตย์ เรียกร้องเอาสิทธิ์แห่งการเป็นเจ้าของธุรกิจบนพื้นที่ ๆ เป็นของกลางคือทะเลหลวง ทำมาหาเลี้ยงประชาชนของตนซึ่งต่างก็เพิ่มพูนขึ้น และอีกหลายชาติที่ยังเห็นจำเป็นและต้องการให้เพิ่มพูนขึ้นอีกมากเช่นประเทศไทย ซึ่งท่านผู้ชำนาญต่างชาติ คาดว่าจะเพิ่มสองเท่าตัวคือเกิน ๖๐ ล้านคน ภายในระยะเวลา ๒๐ ปี และก็เริ่มใช้บางมาตรการปรับปรุงทางครอบครัวอยู่แล้ว อย่างไรก็ตามแม้ฝรั่งมังค่าจะได้มาชี้ว่าเรามีมากไปแล้วก็ตามเพราะหากทิ้งไว้ให้น้อยเกินไปคนไทยก็จะได้รับคำเยินยอมากขึ้นอีกว่าเป็นผู้มีใจบุญ เปิดโอกาสให้ผู้อื่นมาทำมาหากินบนแผ่นดินไทย ใจบุญและท้องแห้งดูจะไม่สมดุลย์กันนัก

ดังจะสังเกตเห็นได้ว่าในขณะที่มีการแย่งหาเรือกันนั้น ประเทศที่สร้างเรือก็มีการแย่งที่จะขาย มีการแย่งในการให้สินเชื่อผ่อนเพลากันเพื่อสะดวกแก่ผู้ที่จะซื้อ ฉะนั้นเมื่อเป็นเช่นนี้ประเทศที่ครองอำนาจอยู่แล้ว ก็ย่อมหาทางที่จะครองอำนาจต่อไป ถ้าไม่ได้เต็มที่ก็ขอส่วนใหญ่ ถ้าไม่ได้ส่วนใหญ่ ก็ขอลดลงมาในส่วนเท่ากัน

ค. การวางระบบแบ่งสรรค์ปันส่วนสร้างเรือและอุปสรรค เมื่อระยะก่อนสงคราม นั้นแม้ญี่ปุ่นจะได้สร้างเรือขึ้นมากมายก็ตาม แต่ก็ไม่ได้ปรากฏเป็นอันตรายแก่อารยะชนชาวยุโรปซึ่งเป็นเจ้าของวัฒนธรรมทางวัตถุ การต่อเรือทั้งสิ้นได้อยู่ในมือของอังกฤษ อเมริกา อิตาลี เยอรมันนี และอื่น ๆ ครั้นเมื่อสงครามเสร็จลง ญี่ปุ่นกับเยอรมันนีได้ถูกทำลายอำนาจลงแล้ว การถูกจำกัดสิทธิ์ไม่ให้ทั้งญี่ปุ่นและเยอรมันนีสร้างอาวุธยุทโธ-ปกรณ์นานาประการ ตลอดจนพัฒนาการทางด้านอากาศด้วย ทำให้สองประเทศนี้สามารถระดมสรรพกำลังไปสู่เศรษฐกิจ ซึ่งในระยะเพียงไม่กี่ปีก็ได้เกิดความสมบูรณ์พูนสุข กลับกลายเป็นเจ้าหนี้ของเหล่าผู้ชนะหลายประเทศ เยอรมันนี ญี่ปุ่น พรั่ง-พร้อมแล้วในทางวิชาวิศวกรรมได้หันเข้าขยายตัวในการสร้างเรือสินค้า จนกระทั่งเรียกได้ว่าญี่ปุ่นเป็นผู้นำของโลก เยอรมันนีแข่งใกล้ ๆ กับอังกฤษและสวีเดน ตามมาสู่และผลัดกันในระดับที่สองนอร์เวย์เป็นตัวสำคัญขึ้นมา บัดนี้อิตาลี ฝรั่งเศส เสปญ และอื่น ๆ ตามรายนามที่ได้กล่าวแล้วซึ่งก็ได้ติดตามกันมาเป็นลำดับ ส่วนสหรัฐอเมริกานั้นเหมือนกับม้าที่เป็นตัวเก็งแต่เมื่อเข้าแข่งขันตกลงไปลำดับ ๖ หรือ ๗ ทั้งนี้ไม่ใช่สาเหตุอื่นแต่เป็นด้วยการเผชิญหน้าซึ่งกันและกันระหว่างทุนและแรงงาน ซึ่งจะได้กล่าวในบทต่อ ๆ ไป

เมื่อเป็นเช่นนี้ทางผู้ที่เคยเสวยสิทธิพิเศษเกี่ยวกับการสร้างเรือมา คือ ยุโรปโดยเฉพาะประเทศที่อยู่ในกลุ่มที่เรียกว่า "ตลาดร่วม" ก็เริ่มดำริที่จะเรียกประชุมผู้สร้างเรือทั้งหลายในโลก หาหนทางที่จะวางส่วนแบ่งสำหรับการสร้างเรือสำหรับชาติต่าง ๆ แทบทุกประเทศในยุโรปต่างยกนิ้วเห็นพ้องต้องด้วยความคิดเพราะต่างก็อยู่เบี้ยล่างด้วยกันทั้งนั้น ไม่เป็นผู้ที่ได้ประโยชน์เลย ก็เป็นผู้ที่ถูกบีบให้เห็นชอบ แต่พอถึงญี่ปุ่นซึ่งได้สร้างวิธีการบริการในการต่อเรือชนิดใหม่ ๆ ขึ้น ทำให้การต่อเรือทั้งเร็วและถูกเป็นที่มหัศจรรย์ของคู่แข่งอื่นๆเมื่อมองเห็นว่าการประชุมเช่นนั้นจะไม่เป็นประโยชน์แก่ตนเลยก็ไม่เข้าร่วม เรื่องจึงเงียบไปครั้งหนึ่ง ต่อมาได้มีการทาบทามขึ้นมาอีกที่ประชุมตกลงเพื่อ

ที่จะให้ผู้ที่ต่อเรือทั้งหลาย กำหนดเขตการวางอัตราราคาของเรือไม่ให้แข่งขันกันจนต่ำเกินไป จนอาจไม่ได้กำไรงดงาม ดังนี้รู้สึกว่าจะสำเร็จผลได้เพราะญี่ปุ่นก็ดูออกจะสนใจ ฉะนั้นการรวมกลุ่มอุตสาหกร (CARTEL) หรือธุรกิจเพื่อควบคุมราคาและผลผลิตของเรื่องเรืออาจเกิดขึ้นในระยะเร็ววันนี้ก็ได้ ซึ่งอาจกระทบกระเทือนราคาของเรือบ้าง น่าเสียดายที่การพะว้าพะวัง จะโดยสาเหตุใดก็ตามประเทศไทยเราไม่ได้ดำริพัฒนาพาณิชย์นาวีเสียก่อนจากระยะ ๒—๓ ปีมานี้จากระยะเวลาที่ได้มีการปลุกปั่นกันขึ้นเพราะราคาเรืออาจได้ถูกกว่า เพราะสำหรับเรือต่อใหม่ก็คงยังไม่รวมตัวกันควบคุมราคาได้และว่าทางการแข่งขันมีได้เต็มที่ ส่วนเรือใช้แล้วแต่ยังคงน่าซื้อ (หมายคือระยะหลัง ปีแรก) ก็ยังคงไม่มีการแข่งขันกับเช่าขนข้าวสาลีไปส่งแทบทุกทิศทุกทางดังในปัจจุบันนี้ จนกระทั่งเรือที่ควรส่งเข้าลอกคราบแล้วก็ยังคงรับใช้การอยู่เพราะค่าเช่าสูง และราคาขายก็ยังคงรักษาไว้ในระดับสูงกว่าควร เข้าใจว่าเรื่องเปรียบเทียบเหล่านี้ ผู้ชำนาญชาวต่างประเทศคงจะไม่ได้มาชี้ให้เห็น หากเขาผู้นั้นเป็นประชาชาติหนึ่งในกลุ่มต่อเรือด้วยหรือผู้มีเรือเก่า แต่อย่างไรก็ดียังมีหวังอยู่บ้างในฐานะบุถุชนย่อมมีการแข่งขันกันและการแข่งขันขายหากไม่มีการแข่งขันซื้อมากนัก ราคาก็คงจะไม่ขึ้นเกินสมควร แต่นี่ก็เป็นความคิดที่หวังผลเลิศเข้ากับตัวเองเท่านั้น

ง. **การรวมตัวเพื่อสมรรถภาพแห่งอุตสาหกิจต่อเรือ** สิ่งหนึ่งที่น่าพึงสังเกตคือเมื่อครั้งที่ในสหรัฐอเมริกาก็ตาม หรือในอังกฤษก็ตาม ได้มีการวุ่นวายในอุตสาหกิจการต่อเรือถึงกับในอเมริกาจำเป็นต้องปิดอู่ต่อเรือบางแห่งของรัฐบาล และในอังกฤษก็ต้องหยุดการทำงานไป ในสก๊อตแลนด์ เพราะนานาประเทศที่ประดังการสั่งต่อเรือไปยังประเทศญี่ปุ่นหรือถ้าผิดจากญี่ปุ่นก็มายังสวีเดนและเยอรมันนีดังนี้ ทั้ง ๆ ที่รัฐบาลอเมริกันก็ได้มีการให้ทุนช่วยเหลือในการต่อเรือ (SUBSIDY) ภายในประเทศ ในอังกฤษก็เช่นกันมีการช่วยเหลืออนุเคราะห์หลายประการแต่ญี่ปุ่นก็ยังคงรักษาตลาดไว้ได้เป็นอย่างดีทั้งยัง

โตวันโตคืน ยิ่งในเรื่องเกี่ยวกับเรือขนวัตถุเหลวขนาดยักษ์แล้วไม่มีประเทศใดเข้าเทียบได้ ดังนั้นการที่ญี่ปุ่นสามารถทำได้เช่นนี้เป็นที่น่าสงสัยของบรรดาประเทศใหญ่ ๆ มาก และได้ทำการศึกษากันโดยใกล้ชิด ถึงกับบุคคลสำคัญของประเทศได้มาดูงานในญี่ปุ่น สิ่งหนึ่งที่ได้ปรากฏชัดก็คือ การรวมตัวของอู่ต่อเรือต่าง ๆ หลายกลุ่มซึ่งมีมากมายให้รวมกันเป็นเพียง๕กลุ่ม ซึ่งถ้าจะพิจารณาตามหลักของอเมริกาแล้วดูเหมือนจะเข้าในลักษณะการร่วมบริษัทเข้าด้วยกันและมีคณะกรรมการบริหารเข้าด้วยกันและมีการควบคุมดำเนินงานของแต่ละบริษัทที่เป็นภาคีให้ประสานกัน (TRUST) และแต่ละบริษัทมีหน้าที่รับมอบหมายในการสร้างเป็นส่วนสัดที่จะประกอบกันได้ (ดังปรากฏในบัญชีรายนามกลุ่มบริษัท ๕ กลุ่มของญี่ปุ่นที่ต่อเรือตามท้ายบทนี้) วิธีการนี้รู้สึกว่าจะประสบกับความสนใจของฝ่ายผู้สร้างในทวีปยุโรปมาก ปรากฏว่าอังกฤษก็กำลังดำริวิธีการที่จะดำเนินรอยตาม แต่ปัญหาของอังกฤษในขั้นท้ายคือการที่รัฐบาลจะเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เรื่องการต่อเรือย้ายไปจากสภาการค้า (BOARD OF TRADE) อันที่จริงคือกระทรวงพาณิชย์ของอังกฤษไปขึ้นกับกระทรวงวิชาการ (MINISTRY OF TECHNOLOGY) และยังเป็นปัญหาที่โต้แย้งกันอยู่แต่ก็คงทำได้สำเร็จกระมังเพราะเกี่ยวกับเรื่องเรือๆแพๆนี้ อังกฤษก็ได้มีการดำเนินการที่จะแก้ไขอยู่แล้วโดยเลิก "มนตรีท่าเรือแห่งชาติ" (NATIONAL PORT COUNCIL) และเปลี่ยนเป็น "องค์การท่าเรือแห่งชาติ" (NATIONAL PORT AUTHORITY) และอยู่ในขั้นศึกษาดำเนินการของรัฐบาลบริเตน ปัจจุบันก็คงจะเป็นบันไดนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงในขั้นอื่นต่อ ๆ ไป ซึ่งเป็นการพัฒนาการที่น่าจะพึงสังเกตโดยเฉพาะในการขจัดการประสานงานระหว่างทุนกับแรงงาน ซึ่งเป็นหนามยอกอกประเทศที่พัฒนาในทางอุตสาหกรรมอย่างสูงแล้วแทบทุกแห่ง ในขณะเดียวกันประเทศที่อยู่ในกลุ่มตลาดร่วมของยุโรปก็กำลังดำเนินงานในขั้นที่จะร่วมกลุ่มเหล่าผู้ต่อเรือและรู้สึกว่าจะตั้งข้อต้านทานญี่ปุ่นเป็นส่วนใหญ่ เมื่อการแข่งขันและการรวมกลุ่มมีอยู่เช่นนี้ ความหวังที่จะหาเรือก็พอจะมีโอกาสกับเขาได้บ้างหากตัดสินใจแน่วแน่และฉวยโอกาสที่อำนวยแล้ว พาณิชย์

นาวีไทยเห็นพอจะมีท่าทางที่จะติดตามประสานงาน อย่างน้อยกับประเทศที่อยู่ในข่ายสมาคมอาสาด้วยกันหรืออยู่ในกลุ่มด้วยกันได้ในวันหนึ่งข้างหน้าซึ่งคงจะไม่ไกลนัก และการสร้างกำลังของตนเองขึ้นกับร่วมกำลังกันบนมาตรฐานอันเท่าเทียมกันแล้วจะเป็นวิธีการแก้ปัญหาการขนส่งทางทะเลได้ดียิ่ง

จ. **ปัญหาในการสวัสดิการสังคมของลูกเรือเนื่องมาจากลักษณะของเรือ** สิ่งหนึ่งในข้อความของบทนี้ ซึ่งรู้สึกว่าควรจะยกมากล่าวเป็นปัญหาทิ้งไว้ก่อนจบของบทนี้ คือเรื่องของเรือเดิม ซึ่งในบัดนี้ก็กำลังจะเปลี่ยนสภาพส่วนมากเพราะถึงอายุขัย แม้แต่ในปัจจุบันจะนำมาลาก–ถู ใช้เนื่องจากความจำเป็นที่จะกันไม่ให้มนุษย์บางแห่งอดตาย เช่น ข้าวสาลีจากอเมริกา แคนาดา วิ่งสู่รัสเซีย ข้าวสาลีจากแคนาดา ออสเตรเลีย ซึ่งสู่ผืนแผ่นดินใหญ่จีน และข้าวสาลีจากอเมริกา แคนาดา ออสเตรเลีย ไปสู่อินเดีย เหล่านี้ล้วนต้องใช้เรือและเรือก็มีจำกัด ฉะนั้น แม้เรือบางลำอายุมากก็ต้องนำมาใช้ดังกล่าวแล้ว แต่ค่าใช้จ่ายในการประกันภัยสูงขึ้นอีกมาก เรือเหล่านี้จะใช้ในทางธุรกิจการค้าอย่างถูกต้องตามมาตรฐานการค้านั้นย่อมทำไม่ได้ต่อไป ฉะนั้น เรื่องก็เป็นเพียงรอเวลาก่อนที่จะถึงการถูกยุบเป็นเศษเหล็ก หรือมิฉะนั้นเจ้าของซึ่งส่วนมากเป็นเจ้าของเรือจรเอกชน ก็หลอกขายให้แก่แห่งใดแห่งหนึ่งที่ไม่สนใจในเรื่องเลือกเรือเพียงพอ ส่วนเรือใหม่ที่จะออกมานั้นเป็นเรือที่มีลักษณะแตกต่างกันที่กล่าวมาแล้ว จะเป็นเรือที่ใช้คนงานน้อยลง จะต้องเป็นเรือใช้เวลากลับตัวเร็วที่สุด มีระยะเวลาอยู่เหนือสมุทรมากกว่าเวลาอยู่ในท่าดังเดิม เพราะการขนถ่ายระบายต่างก็พยายามขจัดอุปสรรคที่ล่าช้าดังเช่นในปัจจุบันก็อาจแก้ให้เร็วขึ้นและวิกฤตกาลของสภาวะการค้าของโลกก็จะเพลามือลง เมื่อเป็นเช่นนี้การดำเนินงานค้าขายของเรือก็จะสะดวกขึ้น เรือจะต้องใช้เวลาแล่นระหว่างการขนสินค้ามากกว่าเดิม คนจะได้อยู่กับครอบครัวก็ต้องน้อยลงกว่าเดิม วิธีการใช้ท่อลำเลียงนั้นนับวันจะขยายความสำคัญมากขึ้น เรือขนาดยักษ์ที่ขนน้ำมันเกือบจะไม่ได้เข้าฝั่ง เพราะจะใช้วิธีการถ่ายและบรรทุกโดยท่อปลายทางแต่ละแห่ง ฉะนั้นคนเรือ

ก็จะต้องประจำอยู่บนเรือ โดยเหตุนี้การที่จะจัดระบบสำหรับคนไม่ว่าอัตราการจ้าง เวลาการทำงาน หรืออาจต้องนำวิธีการผลัดเปลี่ยนเจ้าพนักงานในเรือมาใช้เช่นเดียวกับเรือบินก็อาจเป็นได้ เพราะหากไม่ทำเช่นนั้นแล้ว ผลงานตามจำนวนเรือและจำนวนคนเท่าเดิมจะมีคนล้นงานมาก เพราะเป็นปัญหาที่เป็นเรื่องใหญ่ซึ่งนานาชาติได้ประสบมาแล้ว ควรจะเป็นบทเรียนสำหรับประเทศที่จะเริ่มกิจการพาณิชย์นาวีของชาติ ตลอดจนการควบคุมการขนส่งทางทะเลจะต้องพิจารณา และหาทางเลี่ยงข้อผิดพลาดไม่ให้ซ้ำในสิ่งที่ประเทศใหญ่โต แต่ก็ได้พลาดมาก่อนแล้ว เลือกเดินตามผู้ใหญ่เฉพาะในเรื่องที่ปลอดภัยและราบรื่น

บัญชีแสดงรายการจำนวนและน้ำหนักของเรือสร้างแล้วเสร็จ

ใน พ.ศ. ๒๕๐๖—๒๕๐๘

(นับตั้งแต่ขนาด ๒,๐๐๐ D.W.T. ขึ้นไป)

พุทธศักราช	เรือยนต์		เรือกลไฟ		รวมทั้งสิ้น	
	จำนวน	D.W.T.	จำนวน	D.W.T.	จำนวน	D.W.T.
2506	547	7,910,980	108	4,342,190	654	12,253,170
2507	582	9,438,570	75	3,930,340	657	13,368,910
2508	698	13,512,540	77	3,753,430	775	17,265,970

ข้อพึงสังเกตจากรายการข้างต้นจะเห็นได้ชัดว่า น้ำหนัก D.W.T. ของการสร้างเรือกลไฟได้ลดจำนวนมาเป็นลำดับโดยหันไปสร้างเรือยนต์กันมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสร้างเรือยนต์เพียงประเภทเดียวในปี พ.ศ. ๒๕๐๘ เป็นจำนวนถึง ๖๙๘ ลำ และมีน้ำหนัก D.W.T. ถึง ๑๓,๕๑๒,๕๔๐ ตัน เมื่อเทียบกับการสร้างทั้งเรือยนต์และเรือกลไฟในปี พ.ศ. ๒๕๐๗ มีจำนวนเพียง ๖๕๗ ลำและมีน้ำหนักรวมกันได้เพียง ๑๓,๓๖๘,๙๑๐ ตันเท่านั้น

เพื่อความกระจ่างชัดถึงที่มาของบรรดาประเทศต่าง ๆ ที่สร้างเรือในปี พ.ศ. ๒๕๐๘ รวมทั้งสิ้นได้ถึง ๗๗๕ ลำ รวม D.W.T. ได้ถึง ๑๗,๒๖๕,๙๐๗ ตัน (โดยไม่นับเรือที่ต่ำกว่า ๒,๐๐๐ D.W.T.) และได้เรียงจากประเทศที่สร้างได้มากมาหาน้อยตามลำดับดังบัญชีแสดงรายการต่อไปนี้ (เปรียบเทียบกับการสร้างของปี พ.ศ. ๒๕๐๗ ไว้ด้วย)

บัญชีแสดงรายการประเทศที่สร้างเรือ ตั้งแต่ ๒,๐๐๐ D.W.T. ขึ้นไป

ในปี พ.ศ. ๒๕๐๘ (เปรียบเทียบเมื่อ พ.ศ. ๒๕๐๗ ด้วย)

ประเทศ	พ.ศ.	เรือยนต์		เรือกลไฟ		รวมทั้งสิ้น	
		จำนวน	D.W.T.	จำนวน	D.W.T.	จำนวน	D.W.T.
ญี่ปุ่น	08	202	5,842,900	30	1,994,490	232	7,837,390
	07	218	3,446,310	27	1,810,860	165	5,257,170
สวีเดน	08	57	1,917,720	3	155,350	60	2,073,070
	07	55	1,487,000	1	60,750	56	1,547,750
บริเตนใหญ่	08	70	1,317,130	8	346,860	78	1,663,990
	07	61	741,580	7	401,150	68	1,142,730
สาธารณรัฐเยอรมันนี (ตะวันตก)	08	65	1,081,270	4	222,800	69	1,304,070
	07	43	465,780	12	801,050	55	1,266,830
ฝรั่งเศส	08	21	385,690	5	350,340	26	736,030
	07	21	402,560	6	354,260	27	756,820
นอร์เวย์	08	38	715,000	1	19,700	39	734,700
	07	28	482,070	1	40,500	29	522,570
เดนมาร์ค	08	22	168,740	3	196,950	25	365,690
	07	18	237,940	3	153,600	21	391,540
อิตาลี	08	18	304,390	3	43,680	21	348,070
	07	20	602,480	—	—	20	602,480
โปแลนด์	08	35	343,600	—	—	35	343,600
	07	34	297,260	—	—	34	297,260
สหรัฐอเมริกา	08	3	2,310	15	315,400	18	317,710
สเปญ	08	28	262,870	—	—	28	262,870
	07	27	213,760	—	—	27	213,760
ยูโกสลาเวีย	08	20	241,730	—	—	20	241,730
	07	13	204,600	2	31,500	15	236,600

ประเทศ	พ.ศ.		เรือยนต์		เรือกลไฟ		รวมทั้งสิ้น	
			จำนวน	D.W.T.	จำนวน	D.W.T.	จำนวน	D.W.T.
แคนาดา	08		11	141,120	3	80,860	14	221,980
		07	10	64,950	2	55,700	12	120,650
ฟินแลนด์	08		29	193,820	—	—	29	193,820
		07	26	147,460	—	—	26	147,460
เบลเยี่ยม	08		7	169,380	—	—	7	169,380
		07	6	89,550	—	—	6	89,550
มหาชนรัฐเยอรมันนี	08		37	167,980	—	—	37	167,980
(ตะวันออก)		07	37	141,040	—	—	37	141,040
ฮอลแลนด์	08		19	116,440	2	27,000	21	143,440
		07	27	228,450	—	—	27	228,450
บลาซิล	08		5	42,580	—	—	5	42,580
		07	5	58,120	—	—	5	58,120
ไอเร	08		1	31,000	—	—	1	31,000
		07	2	62,000	—	—	2	62,000
ออสเตรเลีย	08		3	28,570	—	—	3	28,570
		07	5	29,940	—	—	5	29,940
อินเดีย	08		2	24,540	—	—	2	24,540
		07	—	—	—	—	—	—
รูมาเนีย	08		2	7,030	—	—	2	7,030
		07	—	—	—	—	—	—
อิสเรล	08		2	6,000	—	—	2	6,000
		07	—	—	—	—	—	—
อาเย็นตินา	08		1	730	—	—	1	730
		07	1	19,750	—	—	1	12,750
รวมการสร้างปี 2508			698	13,512,540	77	3,753,430	775	17,265,970
รวมการสร้างปี 2507			582	8,438,570	75	3,930,340	657	13,368,910

รายการต่อไปนี้จะแสดงถึงรายนามของบริษัทต่อเรือของประเทศต่าง ๆ ตามลำดับตัวอักษรคือ.—

๑. แคนาดา.

1. Canadian Vickers Shipyards
2. Collingwood Shipyards
3. Davie Shipbuilding
4. Port Weller Dry Docks
5. Victorira Machiney Depot

๒. เดนมาร์ค.

1. Aalborg Vaerft
2. Aarhus Flydedok A/S
3. Burmeister and Wain
4. Elsinore S.B. and E.Co.
5. Nakskov Shipyard
6. Odense Steel Shipyard
7. Svendborg Skibsvaerft
8. F.W. Hollming Oy.
9. Nystads Varv AB
10. Rauma-Repola Oy.
11. Valmet Oy.
12. Wartsila-koncernen A/B, Crichton_Vulcan
13. Wartsila-koncernen A/B, Sandvikens—Skeppsdocka

๓. นอร์เวย์

1. Akere Mek. Verkgted
2. Bergen Mek. Verksteder A/S
3. Drammen Slip and Werksted
4. A/S Framnaes Mek. Verksted
5. Fredriksstad Mek. Verksted
6. Hatlo Verksted A/S
7. Haugesund Mek. Verksted
8. Kaldnes Mek. Verksted A/S
9. Klevens Mek. Berk. A/S
10. Kristiansands Mek. Verksted
11. Laungesunds Mek. Verk.
12. Moss Vaerft and Dokk
13. Porsgrunds Mek. Verk.
14. A/S Rosenderg Mek Verk.
15. Sarpsborg Mek. Verk.

๔. บราซิล

1. Cia. Comercio e Navagacao Estaleire Maua
2. EMAQ Engenharia e Maquinas S.A.
3. Ishikawajima do Brasil

๕. บริเตนใหญ่

1. Charles Connell and Co.
2. Ailsa S.B, Co,

3. Austin and Pickersgill
4. Barclay, Curle and Co.
5. Bartram and Sons
6. Blyth Dry Docks and S.B. Co.
7. John Brown and Co.
8. Burntisland S.B. Co.
9. Caledon S.B. and E. Co.
10. Cammell, Laird and Co.
11. Clelands S.B. Co.
12. Wm. Doxford and Sons
13. Fairfield S.B. and E. Co.
14. Ferguson Bros. (Port Glasgow)
15. Furness S.B. Co.
16. Goole S.B. and Repairing Co.
17. Greenock Dockyard
18. Harland and Wolff
19. Hawtorn, Leslie
20. Sir James Laing and Sons
21. Lithgows, Ltd.
22. John Readhead and Sons
23. Henry Robb Ltd.
24. Scotts' S.B. and E. Co.
25. Smith's Dock Co.
26. Alex. Stephen and Sons

27. Swan, Hunter and Wigham Richardson
28. J.L. Thompson and Sons
29. Vickers Ltd. Shipbuiling Group
30. Yarrow and Co.

๖. เบลเยี่ยม

1. Ch. Naval N.V. Boelwerf S.A.
2. S.A. Cockerill Yards Hoboken

๗. โปแลนด์

1. Stocznia Gdanska
2. Stoczniaim Komuny Paryskiej
3. Stocania Szczecinska

๘. ฝรั่งเศส

1. Ch. de l'Atlantique
2. Ch. Nav. de la Ciotat
3. Dubigeon–Normandie S.A.
4. At. et Ch. de Dunkerque et Bordeaux
5. At. et Ch. du Havre, et Borsiere et Augustin Normand Reunis
6. Forges et Ch. de la Mediterranee
7. At. et Ch. de Nantes (Bretagne–Loire)
8. Ch. et At. de Provence
9. At. et Ch. de la Seine Maritime

๙. สาธารณรัฐเยอรมันนี (ตะวันตก)

1. Blohm and Voss
2. Bremer Vulkan
3. Deutsche Werft
4. Elsflether Werft
5. Flensburger Schiffsvau
6. Fowaldtswerke, Hamburg
7. Jadwerft Wilhemnshaven G.m.b.H.
8. Kieler Howaldswerke
9. D.W. Kremer Sohn
10. Paul Lindenau
11. Lubecker Flender–Werke
12. Fr. Lurssen Werft
13. Jos. L. Meyer
14. Werft Nobiskrug
15. Orensteil–Koppel und Lukecker Machinenbau
16. Rheinstahl Nordeseewerke
17. Rickmers Werft
18. Rolandwerft
19. J.J. Sietas
20. H.C. Stulcken Sohn
21. Schiffbau Gesellchaft Unterweser
22. A.G. "Weser" (Bremen)
23. A,B. "Weser" (Seebeck)

๑๐. ญี่ปุ่น

1. Fujinagata S.B. and E. Co.
2. Hakodate Dock Co.
3. Hashihama Shipbilding Co.
4. Hitachi S.B. and E. Co.
5. Ishikawajima – Harima H.I. Co.
6. Kasado Dock Co.
7. Kawasaki Dockyard
8. Kure S.B. and E. Co.
9. Kurushima Dock Co.
10. Maizuru S.B. and E. Co.
11. Mitsubishi H.I.
12. Mitsui S.B. and E. Co.
13. Nagasaki Shipyard Hayashikane S.B. and E. Co.
14. Namura S.B. Co.
15. Nohonkai H.I. Co.
16. Nippon Kokan K.K.
17. Onomichi S.B. Co.
18. Osaka S.B. Co.
19. Sanoyasa Dockyard Co.
20. Sasebo Heavy Industries Co.
21. Setoda S.B. Co.
22. Uraga Heavy Iudustries Co.

๑๑. ยูโกสลาเวีย

1. Brodogradiliste. 3 Maj.
2. Brodogradiliste Jozo Lozovina – Mosor
3. Brodogradiliste Split
4. Titovo Brodogradiliste
5. Brodogradiliste Uljanik

๑๒. รูมาเนีย

1. Galati Shipyard

๑๓. มหาชนรัฐเยอรมันนี (ตะวันออก)

1. VEB Mathias Thesen Werft
2. VEB Schiffswerft Neptun
3. VEB Wolkswerft Stralsund
4. VEB Warnow Werft

๑๔. เสปญ

1. Astano S.A.
2. Ast. de Cadiz
3. Ast. del Cantabrico
4. Empresa Nacional Elcana
5. Cia. Euskalduna
6. Soc. Espanola de Con. Nav.
7. Tomas Ruiz de velasco S.A.
8. Union Naval de Levante

๑๕. สวีเดน

1. A/B. Ekensbergs Vary.
2. Eriksbergs Mex. Verkstads A/B.
3. Falkenbergs Varv. A/B.
4. Finnboda Varf. A/B.
5. A/B. Gavle Varv.
6. A/B. Gotaverken
7. Helsingborgs Varfs. A/B.
8. Kockums Mek. Verkstads A/B.
9. A/B. Lindholmens Vary.
10. A/B. Lodose Verf.
11. Oresundsvarvet A/B.
12. A/B. Oskarshamns Varv.
13. Uddevallavarvet A/B.

๑๖. สหรัฐอเมริกา

1. Avondale Shipyards Inc.
2. Bethlehem Steel Corp.
3. Ingalls S.B. Corp. (Division of Litton Industries)
4. Levingston S.B. Co.
5. National Steel and S.B. Corp.
6. Newport News S.B. and D.D. Co.
7. Sun S.B. and D.D. Co.

๑๗. อาเย็นตินา

1. Aslilleros Argentinos S.A. (ASTARSA)

๑๘. อิตาลี

1. Ansaldo S.A.
2. Cant. Nav. Breda
3. Cant. Nav. Navalmeccanica
4. Cant. Nav. Pellegrino
5. Cant. Nav. Riuniti
6. Cant. Nav. Riuniti dell' Adratico

๑๙. อินเดีย

1. Hindustan Shipyard

๒๐. อิสเรล

1. Israel Shipyards

๒๑. ออสเตรเลีย

1. Cockatoo Docks and Engineering Co. Pty.
2. State Docksyard
3. The Whyalla S.B. and E. Works (Division of B.H.P. Co.)

๒๒. ฮอลแลนด์

1. Amsterdamche Droogkok Mij.
2. Scheepserf "De Biesbosch"
3. Scheepswerven Gebr. van Diepen
4. Werf Gusto

5. Scheepserf De Hoop
6. Scheepserf De Merwede
7. Scheepserf Waterhuizen J. Pattje
8. Rotterdam Dockyard Co.
9. Kon. Mij. De Schelde
10. E.J. Smit en Zoon's Scheepserven
11. J. and K. Smit's Scheepserven
12. Verolme United Shipyards
13. Verschure and Co's Scheepswerf
14. Zeanlandse Scheepsbouw Mij.

ต่อไปนี้เป็นบัญชีแสดงรายการเครื่องยนต์ที่ติดตั้งในเรือที่สร้างเสร็จเมื่อ พ.ศ. ๒๕๐๘ นับแต่เรือขนาด ๒,๐๐๐ D.W.T. ขึ้นไปคือ.—

เครื่องชนิด	จำนวนเรือ	จำนวนเครื่อง	รวมแรงม้า	เทียบจำนวนแรงม้าของโลกในอัตราร้อยละ
SULZER	188	207	2,114,720	34.01
B. AND W.	187	218	1,905,970	30.66
M.A.N.	119	131	922,230	14.84
GOTAVERKEN	34	34	419,250	6.76
FIAT	20	23	207,370	3.35
MITSUBISHI	20	20	153,850	2.45
PIELSTICK	7	16	72,400	1.18
DOXFORD	7	7	67,440	1.10
DEUTZ	21	24	49,370	0.80
FAIRBANKS, MORSE	6	11	45,460	0.74

เครื่องชนิด	จำนวนเรือ	จำนวนเครื่อง	รวมแรงม้า	เทียบจำนวนแรงม้าของโลกในอัตราร้อยละ
STORK	4	4	40,260	0.66
M.a.k.	14	17	26,450	
NOHAB	8	10	24,400	
M.W.M.	9	11	22,400	
MIRRLEES	5	9	21,400	
GENERAL MOTORS	4	14	19,300	
LIEBKNECHT	9	18	14,260	
ITO TEKKO	5	5	14,100	
WERKSPOOR	8	8	13,350	
NUGATA	3	5	8,800	
HANSHIN	3	3	8,300	
D.M.R.	1	2	6,600	3.45
DAIHATSU	3	6	5,600	
SMIT—BOLNES	1	2	5,200	
AKASAKA	2	2	4,900	
CEGIELSKI	1	1	4,900	
CATERPILLAR	3	6	4,800	
PAXMAN	2	2	4,000	
HALBERSTADT	2	2	2,540	
NORMO	1	2	2,080	
UBE	1	1	1,850	
รวมทั้งสิ้น	698	822	6,213,550	

อนึ่งเพื่อเพิ่มพูนอำนาจการแข่งขันการต่อเรือออกสู่ตลาดต่างประเทศ และการต่อเรือได้สำเร็จในระยะเวลาสั้นยิ่งขึ้น ญี่ปุ่นนับได้ว่าเป็นประเทศแรกที่รวมกิจการต่อเรือของบริษัทขนาดเล็กและขนาดกลางเข้ากับกิจการของบริษัทใหญ่ให้อยู่ในเครือเดียวกัน ผลปรากฏว่าได้รับความสำเร็จอย่างงดงามดังประจักษ์ชัดอยู่แล้วในขณะนี้ และอังกฤษก็ได้ปฏิบัติตามขึ้นบ้างพร้อม ๆ กับอีกบางประเทศในยุโรปก็กำลังดำริอยู่เช่นกัน การรวมกิจการของบริษัทต่อเรือของญี่ปุ่นเข้าด้วยกันนั้น มีรายละเอียดดังนี้ .—

๑. MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES CO., LTD.

บริษัทที่เข้าร่วมเมื่อ พ.ศ. ๒๕๐๖ มี

ก. MITSUBISHI SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO., LTD.

ข. MITSUBISHI HEAVY INDUSTRY CO., LTD.

ค. MITSUBISHI JAPAN HEAVY INDUSTRY CO., LTD.

๒. ISHIKAWAJIMA—HARIMA HEAVY INDUSTRY CO., LTD.

บริษัทที่เข้าร่วมเมื่อ พ.ศ. ๒๕๐๓ มี

ก. ISHIKAWAJIMA HEAVY INDUSTRY CO., LTD.

ข. HARMA SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO., LTD.

บริษัทที่เข้าร่วมเมื่อ พ.ศ. ๒๕๐๗ มี

ค. ISHIKAWAJIMA SHIPBUILDING AND MANUFACTURING CO., LTD.

บริษัทที่อยู่ในเครือด้วยมี

ง. KURE SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO., LTD.

๓. HITACHI SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO., LTD.

บริษัทเข้าอยู่ในเครือเมื่อ พ.ศ. ๒๕๐๖ มี

ก. MAIZURU SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO., LTD.

บริษัทเข้าอยู่ในเครือเมื่อ พ.ศ. ๒๔๙๔ มี

ข. TAKUMA SHIPBUILDING CO., LTD.

๔. MITSUI SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO., LTD.

บริษัทเข้าอยู่ในเครือเมื่อ พ.ศ. ๒๕๐๘ มี

ก. FUJINAGATA SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO., LTD.

บริษัทอยู่ในเครือเมื่อ พ.ศ. ๒๕๐๗ มี

ข. SHIKOKU DOCK CO , LTD.

๕. KAWASAKI HEAVY INDUSTRY INDUSTRY CO., LTD.

บริษัทเข้าอยู่ในเครือเมื่อ พ.ศ. ๒๕๐๘ มี

ก. HAKODATE DOCK CO., LTD.

บทที่ ๔

เรื่องการเผชิญหน้าของฝ่ายทุนและฝ่ายแรงงาน

นับแต่วิชา การเศรษฐ ศาสตร์ได้ เข้ามาเป็น เรื่องที่ มนุษย์ถือว่าสำ คัญที่ จะต้อง พิจารณาเกี่ยวกับการบำเพ็ญชีวิตมนุษย์ในสังคมเพื่อให้ได้อยู่กินและเป็นสุขได้ ดูเหมือน เป็นปัญหาที่จะต้องขบคิดกันมากกว่าปัญหาอื่นและเป็นปัญหาที่ผูกพันไม่ก่อความยุ่งยาก แก่ปัญหาอื่น เช่นปัญหาการปกครอง ปัญหาวัฒนธรรม หรือตลอดจนปัญหาของ ศีลธรรมนั้น ก็เห็นจะไม่มีปัญหาใดเป็น "เมล็ดพืช" ก่อให้เกิดขึ้นได้มากไปกว่าปัญหา การเผชิญหน้าของเรื่องทุนกับแรงงาน และอันที่จริงแล้วเรื่องทุนกับแรงงานนี้ก็คือเรื่อง ผลของแรงงานในอดีตปะทะกับแรงงานของปัจจุบันนั่นเอง ทั้งนี้ เพราะเท่าที่ทราบกัน โดยทั่ว ๆ ไปแล้ว ก็คือผลิตผลของแรงงานประกอบกับสิ่งที่ธรรมชาติให้มาในอดีต แต่ ผู้ที่มีมือยาวกว่าและ โอกาสอำ นวยมากกว่าก็ สามารถสะ สมไว้ได้และ การสะ สมที่ เมื่อส่ง ต่อ ๆ ตกทอดกันมาก็เป็น พลานุภาพที่ใช้สำหรับต่อต้านเพื่อขยายตัวและ เพื่อจะเอา ประโยชน์แก่ผู้ที่มีเพียงแรงงานในปัจจุบันที่จะใช้เพื่อเลี้ยงชีพของตน

การต่อสู้ระหว่างทุนและแรงงานถ้าจะพูดจริงแล้ว วิธีการแห่งการศาสนากับ วิธีการแห่งการสังคม ออกจะเดินแนวทางไม่ตรงกันนัก และทำให้ส่วนขัดแย้งนี้ก่อ ความไม่สงบเกิดขึ้น เช่นในทางศาสนาพยายามสอนให้ขจัดกิเลสแห่งการโลภ โกรธ หลง เพื่อระงับความทะยานอยาก อันพึงมีในสังคมของมนุษย์ และพอใจในสิ่งที่ตน หากินหาใช้ได้โดยไม่ก่อความเดือดร้อนแก่ผู้อื่นหรือความสันโดษ นอกจากนี้ยังไปไกล กว่านั้นคือ สอนให้มีเมตตาเผยแผ่ส่วนที่ตนแสวงหาได้นั้น แต่ผู้ที่หาได้น้อยให้ได้มี โอกาสได้รับความอุดมสมบูรณ์ขึ้น บ้างเป็นทัศ นะที่ถ้าจะพูด แล้วก็คือการสร้าง ความรับ ผิดชอบ ระหว่างสมาชิกในสังคม ให้มีอำนาจในจิตใจ ขยายไปในทางสร้าง คุณงาม ความดี เผื่อแผ่ในหลักแห่งสังคมนิยมไปให้แก่ผู้ที่ร่วมในสังคมด้วยกัน

ในส่วนของวัตถุธรรมนั้นเป็นเรื่องที่เห็นได้ง่ายกว่ากิเลสแห่งความโลภ ความโกรธ และความหลง เป็นกำลังผลักดันที่ให้มนุษย์เข้าแสวงหาสิ่งที่ตนยังไม่มี นับจากความจำเป็นของชีวิต ไปจนถึงความอยากเพื่อเรียนแบบให้ทัดเทียมผู้อื่น ไปจนถึงคันทะยานอยากได้ให้ยิ่งใหญ่กว่าผู้อื่น เป็นการสร้างอำนาจที่จะเรียกร้องเพิ่มพูนอำนาจให้มากยิ่งขึ้น เป็นการสร้างอัตตานุภาพซึ่งถ้าในหลักอันแท้จริงแล้วไม่คำนึงถึงผลได้หรือผลเสียของผู้อื่น มองเพียงผลที่จำเป็นจะต้องสละไปเพื่อให้ได้ผลตอบแทนเข้ามาอย่างมากที่สุดที่จะพึงได้ เมื่อทัศนะเป็นเช่นนี้จึงมองเห็นได้ว่า ชีวิตของมนุษย์ที่ดำรงอยู่ทุกวันนี้หรือนับตั้งแต่มนุษย์ได้อุบัติมาและเริ่มประสบซึ่งวรธรรมแห่งความเจริญนั้นเป็นการอยู่ในลักษณะที่สร้างอติรูปของตนเองในสองภาพ (DUAL PERSONALITY) และโดยเหตุนี้เองในขณะเดียวกันก็พยายามสร้างสิ่งที่เรียกกันว่า คุณงามความดีตามอุดมคติแห่งศีลธรรมอย่างบริสุทธิ์ ก็ได้ดำเนินการในขณะเดียวกันที่สร้างอุดมคติแห่งความก้าวหน้าอุดมการณ์แห่งวัตถุธรรม ถากถางทาง ฝ่าฟันอุปสรรคที่ประสพพบเห็นให้สำเร็จไปได้ในลักษณะของผู้แผ้วถาง (PIONEER) และแนวต่อต้านใหม่ๆ (FRONTIERS) เมื่อผลประโยชน์ของบุคคลต่างๆในสังคมขัดกันเข้า ก็ย่อมเกิดการเสียดเสีย (FRICTION) และต่อจากนั้นก็ถึงจุดระเบิด (COMBUSTION) และจุดระเบิดนี้เองบางครั้งก็เป็นเรื่องของการทำลาย แต่บางครั้งก็เป็นเรื่องของการก่อ ฉะนั้น การปะทะระหว่างทุนกับแรงงานจะว่าฝ่ายใดผิดฝ่ายใดถูก ฝ่ายใดสมควรและฝ่ายใดไม่สมควร จึงย่อมจะแล้วแต่กรณี และหากเวลาใดมีเข้ามาเป็นการไม่สมควรจะหาวิธีกีดกันเสียก่อนไม่ให้เกิดแทนที่จะหาทางแก้เมื่อเกิดขึ้นแล้ว ดังเช่นสุภาษิตที่ว่า "การกันนั้นดีกว่าการแก้" (PREVENTION IS BETTER THAN CURE)

สำหรับเรื่องของอุตสาหกิจการขนส่งทางทะเลนั้น ปัญหาของการกระทบกระทั่งระหว่างทุนและแรงงานได้ไปไกลมากจนถึงเรียกว่า "การปะทะถึงขั้นแตกหัก" (COLLISION) แล้วและฝ่ายแข็งกว่าก็จะเป็นฝ่ายอยู่เริ่มสร้างกันต่อไป แต่ฝ่ายที่ถูกทำลายก็ไม่ถึงกับสูญ เพราะผู้ที่ได้รับประโยชน์ก็จะเริ่มสะสมประโยชน์เพื่อใช้สำหรับ

ปะทะกับผู้ที่ก่อร่างสร้างตัวขึ้นมาใหม่รับใช้ตนต่อไป โดยเหตุนี้สำหรับประเทศที่จะเริ่มก่อร่างสร้างตัวในเรื่องของพาณิชย์นาวี หรือพยายามรักษาอำนาจในการขนส่งทางทะเล จึงควรที่จะใช้เวลาศึกษาสร้างสถาบันอันนี้จากเหตุผลดั้งเดิม ไม่ใช่เลียนแบบผู้ที่ทำมาแล้วเอามาเป็นครูเสมอไป เพราะครูอาจเป็นผู้ที่ทำความผิดพลาดไว้มากและครูเองก็ยังคงต้องแก้ปัญหานี้อยู่ไม่ใคร่ตก เพราะเป็นปัญหาติดค้างประดุจลูกโซ่และหากนำบทเรียนอันนั้นมาสอนโดยผิดพลาดแล้ว อาจพลอยให้เรานำเข้าไปผูกตนเองในลูกโซ่ที่มีอุปสรรคที่ยังแก้ไม่ได้นั้นด้วย

ประเทศที่พัฒนาการเข้าสู่ขั้นเจริญรุ่งเรืองแล้วและเราผู้ซึ่งเพิ่งผละออกจาก "ป่าดงพงพี" และได้รับขนานนามว่า ด้อยการพัฒนาการหรือระหว่างการพัฒนาการก็ตาม ซึ่งดูออกจะมีความหมายคล้ายคลึงกันนี้อยู่ในสภาพที่แตกต่างกันมาก ประเทศที่ได้เจริญมาแล้วในทางอุตสาหกรรมนั้น ก็มีปัญหาในทางสังคมที่ยอกอกอยู่อย่างมาก ในขณะที่เราประเทศซึ่งเป็นกสิกรรมหรือระบบของสังคมเดิมเป็นชนิดฐานันดร (FEUDAL) ซึ่งแม้มีปัญหาก็เป็นเพียงเกี่ยวกับที่ดินแต่ก็อาจแก้ไขได้ง่ายกว่า และไม่ต้องใช้วิธีรุนแรงดังประเทศที่ได้ติดตามวิธีการของประเทศที่เจริญแล้วทางวัตถุธรรมอย่างชนิดหักหาญ แต่ค่อยเปลี่ยนค่อยอนุโลม ซึ่งในบางแห่งก็ได้ทำสำเร็จมาก ดังข้าพเจ้าผู้เสนอขออนุโมทนาและชมเชยอย่างจริงใจในการพัฒนาการของนิคมหรือการจัดสรรที่ดิน การเปลี่ยนอาชีพของประชากรบางกลุ่ม ซึ่งหน่วยราชการบางแห่งได้ทำสำเร็จไปแล้วด้วยวิธีการอันงดงามและนิ่มนวล

เรื่องของการเดินเรือนั้น เริ่มทีเดียวในสมัยโบราณกาลเราทราบแล้วว่าประเทศที่ได้สร้างประเพณีทางเรือของตนขึ้นเช่น อียิปต์ โฟเนเซี่ยน กรีก ไวกิ้งค์ เหล่านี้ ล้วนเป็นประเทศที่ส่วนมากการกสิกรรมไม่ใคร่เจริญนักจึงต้องหันเข้าหาทางทะเลเพื่อหาเลี้ยงชีวิตหาทรัพยากรธรรมชาติบนท้องทะเล และต่อมาก็ได้สำนึกว่าการหาทรัพยากรจากทะเลนั้น ความลำบาก หากจะเพิ่มก็มีมากกว่าการทรัพยากรจากคนด้วยกันเที่ได้สะสมทรัพยากรไว้จากแผ่นดินอันอุดมสมบูรณ์ของตนนั้น ฉะนั้น การก่อเริ่ม

ของการที่จะออกแสวงหาโชคลาภจากผู้อื่นโดยการปล้นสดมภ์ก็ดี กอบโกยทรัพย์สินและบุคคลมาบำเรอบำรุงความต้องการของตนก็ดี หรือตลอดจนการนำบุคคลมาใช้เป็นแรงงานแทนตนก็ดีเหล่านี้ ในเมื่อได้สร้างความนึกคิดไว้ในสมองว่าบุคคลเหล่านั้นเป็นเพียงสิ่งที่มีกำเนิดด้อยกว่าตน นอกศาสนาตน ความเจริญไม่เท่าเทียมตน ผิวพรรณไม่เหมือนตน ภาษาแตกต่างกว่าตน ซึ่งถ้ามองแล้วไม่ผิดกับนายพรานออกล่าสัตว์ป่าเพราะเป็นกีฬาที่อีกฝ่ายหนึ่งก็ต่อสู้ได้เป็นการเสี่ยงภัย และถ้านึกว่าอยู่ในอุดมการณ์ที่ตนสร้างเองขึ้นตามมาตรฐานของตนเองให้เหมาะสมกับพฤติการณ์แล้วก็เป็นสิ่งพอใจได้ นี่คืออาจเรียกว่าจุดเริ่มแห่งการแบ่งแยกระหว่างทุนกับแรงงาน และเป็นการแบ่งแยกในระหว่างการ "มี" หรือ "ไม่มี" ประเพณีทางทะเล (TRADITION OF THE SEA) และเป็นรากเง่าแห่งการแตกต่างระหว่างประเทศ ซึ่งมีการกสิกรรมเป็นหลัก ซึ่ง ปู่ ย่า ตา ยาย อาจนั่งอยู่บนหลังกระบือ หรือ ขุด ลาก ไถ แทนความเจริญแห่งการเป็นโจรชนิดสลัดแห่งทะเล

ขั้นต่อมาของการแบ่งแยกเกี่ยวกับเรื่องแรงงานกับทุนก็คือ การใช้พวกเหล่าทาษซึ่งอาจเป็นผิวเดียวกันหรือต่างกันก็ได้ ทั้งนี้ เพราะผู้สะสมทุนได้มองเห็นประโยชน์แห่งทุนเสียแล้ว ฉะนั้น อุปสรรคแห่งการใช้ผิวเช่นเดียวกันก็ไม่มี อาจใช้เชลยศึกหรือลูกทาษที่ผสมพันธุ์ออกมาสืบต่อกันต่อไป เพราะเป็นการได้ใช้งานโดยเสียผลตอบแทนน้อยที่สุด เพียงแต่รักษาสุขภาพให้แข็งแรงก็ได้งานดีขึ้น และขจัดความทะเยอทะยานให้น้อยลง เป็นชั้น เป็นวรรณะ สร้างปรัชญาเข้าประกอบให้ศาสนาเป็นส่วนช่วยซึ่งทั้งนี้ก็เป็นระบบของการสร้างสรรค์จำแนกแยกคน

ต่อมาเมื่อผลแห่งการแบ่งแยกการสร้างอุตสาหกิจการเดินเรือ การปล้นสดมภ์เล็ก ๆ น้อย ๆ จนถึงการปล้นสดมภ์แผ่นดิน มีอาณานิคม และมีศาสนาช่วยแบ่งโลกให้อำนาจทางทะเลใหญ่ ๆ ก็เกิดขึ้น เช่น กองเรือแห่งเสปญ กองเรือแห่งอังกฤษ กองเรือแห่งฝรั่งเศส กองเรือแห่งปอร์ตุเกต เหล่านี้ล้วนเป็นผลแปลงรูปจากสลัด(BUCCANEER)

เข้าเป็นผู้อาสาสมัคร (PRIVATEER) และต่อมาก็คือกำลังทางเรือ (NAVAL FORCE) ซึ่งรวมทั้งรัฐนาวี และพาณิชย์นาวี โปรดสังเกตด้วยว่าตลอดเวลานี้ การแตกต่างระหว่างทุนกับแรงงานเขยิบห่างกันเรื่อยมา แม้ทางฝ่ายทุนนั้นจะเป็นรัฐหรือเป็นเอกชน หรือฝ่ายแรงงานนั้นจะเป็นทาษและต่อมาก็กลายเป็นลูกจ้าง แต่อำนาจเด็ดขาดของการปกครองยังอยู่กับฝ่ายทุน

ครั้งเมื่อมาถึงสมัยแห่งการปฏิวัติอุตสาหกรรม (INDUSTRIAL REVOLUTION) เรื่องของการใช้เรือก็เริ่มแตกต่างขึ้นมาก การใช้พายและการใช้ใบได้จางสูญหายไปเป็นขั้น ๆ เครื่องจักรที่นำเข้ามาสู่ให้เป็นพลังงานบังคับเรือได้และดีขึ้นเป็นลำดับ คนที่ทำการเดินเรือเริ่มจะต้องมีความรู้อื่นบ้างนอกจากการใช้แรงงานฝ่ายเดียว ตลาดต่างประเทศซึ่งชาวยุโรปมองก็ได้เปลี่ยนทัศนะ ไม่ใช่เพียงสถานที่ที่จะกอบโกยเอาแต่สินค้าเข้าไปเลี้ยงบ้านเมืองตนดังเดิม แต่เริ่มใช้เป็นสถานที่ที่จำหน่ายสินค้าที่ตนผลิตขึ้นมาได้ ทรัพย์สินที่งอกงามขึ้นโดยการถ่ายเทของสินค้าก็มหึมามหาศาล ประกอบกันในสมัยนี้ความนึกคิดของสิทธิมนุษย์ได้เกิดขึ้น มนุษย์เริ่มคลั่งในสิทธิ์ เรียกร้องเพื่อหาทรัพย์สินแรกเปลี่ยนกับแรงงานของตน เริ่มมีการจับกลุ่มเพื่อเรียกร้องผลตอบแทนแก่งานที่ตนได้ทำให้ต่างฝ่ายต่างเรียกร้องสิทธิ์เช่นกัน และในขณะที่อุดมการณ์แห่งสิทธิ์นี้ได้เกิดขึ้นมา ๓ – ๔ ชั่วคนนี้ ทุกฝ่ายระลึกถึงสิทธิ์ของตน คลั่งในสิทธิ์ของตน มัวเมาในสิทธิ์ของตน และลืมขนข้ามข้อสำคัญที่ว่า เมื่อมีสิทธิ์แล้วก็ควรจะมีหน้าที่เกิดขึ้น ถ้าหากมุ่งวิ่งแต่จะไปทวงสิทธิ์ ระลึกน้อยไปเกี่ยวกับหน้าที่ ความฉิบหายก็จะเข้ามาสู่แทนที่ความเจริญในทางวัตถุ ซึ่งได้ได่มาจนถึงแค่นี้

ในปัจจุบันธุรกิจการขนส่งทางทะเลเป็นเรื่องสำคัญมาก และจะสำคัญอย่างยิ่งยวดต่อไปอีกมาก หากประเทศใดไม่มีส่วนเข้าควบคุมโชคชะตาของตนในการขนส่งทางทะเลแล้วก็หมายถึงความหายนะที่ค่อย ๆ เขยิบเข้ามาสู่ตน ทั้งนี้ เพราะมนุษย์ได้สร้างความเจริญให้แก่ตนเองมาไกล มีความจำเป็น มีความต้องการ และมีความอยาก

นับแต่อาหาร ที่อยู่ เครื่องแต่งกาย และยารักษาโรค ตลอดจนสรรพสิ่งที่อยู่นอกโลกเหลือคณานับ ไม่มีประเทศใดที่จะเรียกตนเองได้ว่าจะอยู่โดดเดี่ยว เลี้ยงตัวเองได้อย่างสมบูรณ์ (SELF SUFFICIENCY) และนับวันก็จะเป็นเช่นนี้มากยิ่งขึ้นทุก ๆ ที การถ่ายเทสินค้าในลักษณะต่างๆระหว่างประเทศก็จะเพิ่มพูนทวีคูณยิ่งขึ้นตามลำดับ อุตสาหกิจทุกอย่างก็จะต้องอาศัยสิ่งอื่นประกอบจากแหล่งผลิตที่ไกลออกไป คนที่ต้องอาศัยอุตสาหกิจเพื่อยังการบริโภค และอุปโภคของทุกส่วนของโลก ก็ต้องอาศัยซึ่งกันและกันมากขึ้นตามลำดับ อุตสาหกิจใดชะงักงันอาจกระทบกระเทียนอุตสาหกิจอื่น โดยเหตุฉะนี้เองการแข่งขันต่อรองระหว่างแรงงานกับทุน ซึ่งหากดำเนินไปโดยปราศจากขอบเขตที่สมดุลย์กันแล้ว ย่อมหมายถึงการชะงักงันไม่เพียงแต่ความเจริญอย่างเดียวแต่ถึงความเป็นอยู่ด้วยดีของมนุษย์ชาติด้วย และเมื่อยังไม่ถึงขั้นนั้นก็อาจหมายถึงความชะงักงันของความเป็นอยู่ด้วยดีของชาติที่ไม่สามารถควบคุมการขนส่งทางทะเลเพื่อรับใช้วงการอุตสาหกิจและการค้าของตน หรือไม่มีส่วนในการบำเพ็ญบริการรับใช้ตนเองในการขนส่งทางทะเล คือการมีพาณิชย์นาวีของชาติ

ก. **การสลายอำนาจของจ้าวสมุทร** ดังที่กล่าวแล้วในวรรคต้น ๆ ของบทนี้ ถึงการเริ่มการเดินเรือของชาติต่าง ๆ ตั้งแต่ในยุคสมัยแห่งการปล้นสดมภ์เพื่อหาสรรพสิ่งมาเลี้ยงบ้านเมืองของตนจากทรัพย์สินของผู้อื่นที่เอามาได้ ตลอดจนการเข้าครองดินแดนของผู้ที่ขาดความเจริญในลักษณะเช่นเดียวกับตน เพราะต่อมาการที่ได้มีพาณิชย์นาวีของต่างๆชาติเกิดขึ้น ได้มีนาวีของต่างชาติเป็นส่วนป้องกันเพื่อให้พาณิชย์นาวีของตนได้ปลอดภัยมีเสถียรภาพในการแบ่งงานกันทำ ดังจะเห็นได้แล้วว่าในชั้นต้นนั้นการหากินทางเรือก็ได้ไปตกอยู่ในมือของชนชาติไม่กี่ชาติที่ได้รับความเจริญขึ้นมาจากการคิดค้นเครื่องจักรกลไอน้ำและเรือเหล็กมีประเทศ เช่น อังกฤษ ฝรั่งเศส อเมริกา และต่อมาก็คือประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นประเทศที่มหัศจรรย์ในการติดตามความก้าวหน้าของความเจริญของชาวอัสดงคตไม่ว่าจะในทางใด แต่ในบางครั้งญี่ปุ่นก็ติดตามรับเอาทั้งผลกรรมแห่ง

ความดีและผลแห่งความชั่วของโลกตะวันตกมาไว้เป็นอันมาก การดำเนินนโยบายบางอย่างของญี่ปุ่นที่ผิดพลาดไปและน่ารังเกียจบางประการ เช่น การใช้อำนาจหักหาญการครองเมืองขึ้น และการสร้างตนเหนือผู้อื่นก็ไม่ใช่ของที่ได้เกิดขึ้นและแปลกประหลาดอันใด แต่ก็เป็นการเดินตามรอยครูทั้งสิ้น ฉะนั้น ญี่ปุ่นจึงมีทั้งส่วนที่น่าเรียนน่านิยม และมีบางอย่างก็ไม่น่าติดตามเอาเป็นเยี่ยงอย่างนัก

ประเทศที่เป็นเจ้าทะเลดังที่กล่าวนานมาแล้ว ตลอดมาได้สร้างระบบการเดินเรือและมีจำนวนเรือเป็นอันมาก มีท่าเรือที่มีคุณลักษณะสมรรถภาพวิเศษและควบคุมการเดินเรือได้ทุกย่านสมุทรตลอดจนช่องแคบที่เรือจำเป็นต้องผ่าน ไม่ว่าจะสร้างขึ้นโดยธรรมชาติหรือโดยมนุษย์ ความเจริญเหล่านี้ได้ปรากฏเห็นชัดด้วยตา แต่ก็มีความเจริญอีกบางอย่างก็เห็นชัดด้วยเช่นกันคือ การครองอำนาจของการบริหารงานทั้งหมดแบ่งออกเป็นอำนาจที่ต่างคอยระวังระวัยซึ่งกันและกัน คอยเอารัดเอาเปรียบซึ่งกันและกันคอยแสวงหาผลประโยชน์ให้แก่ฝ่ายตนมากที่สุด คือฝ่ายหนึ่งเป็นฝ่ายที่รวบรวม ควบคุมทุนที่ก่อร่างสร้างเรือ สร้างท่า สร้างอู่ขึ้นมา ทุนเหล่านี้บ้างก็เป็นทุนที่ควบคุมโดยเอกชนบ้างก็ควบคุมโดยกลุ่มทุน แต่รู้สึกว่าทางฝ่ายกลุ่มนั้นจะมีกำลังเหนือกว่ามาก และใช้อำนาจของทุนนั้นควบคุมส่วนเล็กส่วนน้อยทะยอยลงไป รักษากลุ่มกำลังเพื่อให้ผลประโยชน์งอกงามได้เต็มเม็ดเต็มหน่วย ส่วนอีกฝ่ายหนึ่งก็มีการร่วมกำลังกันเพื่อรักษาผลประโยชน์ของตนเพื่อเกี่ยงในการที่จะได้รับผลตอบแทนเช่นค่าจ้าง สภาพความเป็นอยู่และผลตอบแทนอื่น ๆ กลุ่มเหล่านี้ได้แก่สหพันธ์กรรมกรท่าเรือ สหพันธ์กรรมกรบนท่าอื่น ๆ ซึ่งล้วนแล้วแต่ตั้งไว้เพื่อดูแลผลสหพันธ์กรรมกรบรรทุก และสหพันธ์กรรมกรสหพันธ์กรรมกรขนถ่ายโตจนถึงมีหน่วยแมวมอง (LOBBY) เข้าสู่ประโยชน์สมาชิกของตนขยายกิจการใหญ่สมาชิกรัฐสภาแห่งชาติ เพื่อช่วยในการออกกฎหมายให้เป็นประโยชน์แก่ตน มีอำนาจในการใช้เสียงแห่งการเลือกตั้งเพื่อหวังอิทธิพลในการบริหารประเทศทางรัฐบาลและใช้อำนาจอีกนานาประการในการที่จะประหัตประหารทำลายคู่แข่งเพื่อที่จะไม่ตัดกำลังของตนลงได้ ทั้งนี้เพื่อสงวนไว้เป็นกำลังต่อรองกับอีกฝ่ายหนึ่งซึ่งจะต้องเผชิญหน้ากันตลอดกาล คือฝ่ายทุนฝ่ายนี้แต่ดั้งเดิมมาก็มีอำนาจอยู่ในการบริหารประเทศ

ซึ่งเป็นส่วนรวมอยู่แล้ว ก็มิได้ลดละในการที่จะยอมราบคาบแก้วให้อำนาจของตนเสื่อมไป ฉะนั้น ในประเทศที่ถือได้ว่าเป็นบรรทัดฐานของประชาธิปไตย ก็มีพรรคการเมืองที่เป็นตัวแทนเพียงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งหรือกลุ่มชนใดกลุ่มชนหนึ่งเท่านั้น และเมื่อการได้รับมอบหมายให้เป็นรัฐบาลขึ้นแม้นโยบายเปิดเผยจะเป็นประโยชน์ของทุกฝ่ายแต่ก็คงจะช่วยไม่ได้ที่จะต้องมีการลำเอียงเที่ยงธรรมอยู่บ้าง โดยเฉพาะในเมื่อรู้อยู่ดีว่าอำนาจและสิทธิที่ได้รับมอบหมายนั้นมาจากใครเป็นส่วนใหญ่ ยิ่งประเทศที่มีระบอบแห่งการเลือกประมุขของประเทศด้วยแล้ว ผลยิ่งปรากฏชัดถนัดขึ้น ดังนี้การแย่งชิงโดยการแข่งขันในอำนาจจึงเป็นเรื่องที่รับรองกันโดยปริยาย แม้ทั้งสองฝ่ายต่างรู้ดีว่าตนก็ต้องอาศัยซึ่งกันและกันผละออกจากกันไม่ได้สะดวกแต่ต่างฝ่ายต่างก็พยายามจะอยู่เหนือซึ่งกันและกัน และในเมื่อมีกรณีขัดแย้งเช่นอ้างว่าฝ่ายหนึ่งได้กำไรมาก ควรจะแบ่งผลให้มากขึ้น หรือควรจะให้เวลาแห่งการทำงานน้อยลง การที่มีการขัดแย้งเช่นนี้เป็นปัญหาที่ต่างฝ่ายก็มองในทัศนะของตน เมื่อเจรจาไม่ตกลงอาวุธสำคัญที่ใช้ก็คือ การนัดหยุดงาน การกีดกันไม่ให้ผู้อื่นเข้าไปทำงานแทน และเมื่อการนัดหยุดงานเกิดขึ้นเช่นนี้ ผลสะท้อนที่เกิดขึ้นก็คือบริการเดินเรือทั้งหลายจะต้องเกิดการชะงักงัน การถ่ายเทสินค้าป้อนอุตสาหกิจต่างๆก็ไม่เกิดมีขึ้นจากต่างประเทศก็จำต้องขาดสิ่งเหล่านี้ไป ผู้ที่เป็นผู้ขายแรงงานเองก็ต้องขาดรายได้เป็นภาระแก่สังคมอื่นไม่ทางตรงก็ทางอ้อม สิ่งเหล่านี้เมื่อเกิดขึ้นแล้ว ก็ย่อมหมายถึงความสูญเสียรายได้ หรือทุนทรัพย์ของประเทศนั้น ๆ เป็นจำนวนร้อย ๆ พัน ๆ ล้านบาท และแล้วยังกระทำความเดือดร้อนให้แก่ประเทศอื่นในการจำหน่ายสินค้าต้องชะงักงันไปอีกด้วย เมื่อเป็นเช่นนี้เท่าที่ปรากฏมาแล้วในระยะใกล้นี้ ได้มีการหยุดงานของฝ่ายแรงงานขึ้นเกี่ยวกับอุตสาหกิจการขนส่งทางทะเล ในสหรัฐอเมริกาในประเทศญี่ปุ่นและในประเทศอังกฤษ ทุกประเทศต่างได้รับผลสะท้อนที่เดือดร้อนเป็นอย่างยิ่ง เมื่อครั้งในอเมริกาปรากฏว่าการเดินเรือของอเมริกันได้ขาดความนิยมไปมากเมื่อคิดถึงการแข่งขันกับประเทศอื่น ๆ ค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียสำหรับเรืออเมริกันสูงกว่าค่าใช้จ่ายสำหรับเรือชาติอื่นเป็นอันมาก ทำให้อัตราค่าระวางลดลงไม่ได้ ฉะนั้น อเมริกาจึงต้องใช้วิธีตั้งอัตราค่าระวางไว้ให้สูง เพื่อช่วยอุตสาหกิจของตนและในระบบการชมรมก็ทำให้เรือที่ร่วม

อยู่ในชมรมอยู่ในระดับสูงที่ทัดเทียมกันด้วยกับอเมริกา และโดยที่การเกี่ยงงอนเรื่องแรงงานแพงขึ้น ทำให้ราคาการต่อเรือของอเมริกาสูงขึ้นมากจนเกือบจะเรียกได้ว่าไม่มีบริษัทเรืออเมริกันใดสามารถจะต่อเรือได้ในอเมริกาและมาแข่งกับเรือของต่างประเทศได้ นอกจากนี้การสร้างเรือของอเมริกาที่จะทำเครื่องทุ่นแรงที่จะตัดการใช้คนในเรือลง เพื่อความประหยัดและความก้าวหน้าก็ประสพอุปสรรคของการเห็นแก่สิทธิ์ แต่ไม่ระลึกถึงหน้าที่ ทั้งนี้ เพราะผู้บริหารทางสหพันธ์นั้นก็เป็นผู้ที่ได้รับผลประโยชน์จากสหพันธ์ต้องสร้างประโยชน์ให้โดยคำนึงถึงประโยชน์นั้นเหนือกว่าความเสียหายอื่นใดซึ่งจะเกิดขึ้นแก่ส่วนรวม โดยเหตุนี้ความเสื่อมของการเดินเรือของสหรัฐอเมริกาจึงปรากฏขึ้นมาได้ชัด แม้ประเทศนั้นจะมีการให้เงินช่วยเหลือ (SUBSIDY) อย่างมากมาย และโดยเฉพาะเมื่อประเทศอื่น ๆ กำลังเริ่มขยายตัวขึ้นในทางเดินเรือแม้จะเป็นส่วนย่อย ๆ เมื่อเทียบกับสหรัฐอเมริกา แต่ก็เป็นการแสดงให้เห็นแน่ชัดว่า อเมริกากำลังสลายตัวในทางพาณิชย์นาวีหากไม่แก้ไขเป็นอย่างอื่น ข่าวล่าที่สุดปรากฏว่าบริษัทเรืออเมริกันบางบริษัทได้หันเข้าสั่งการต่อเรือทั้งเรือขนสินค้าเหลว เรือขนสินค้าแห้ง เรืออุ้ง และเรือขนน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่นและประเทศอื่น ๆ อีกในยุโรป นอกจากนี้แล้วยังมีเรือที่เจ้าของเป็นอเมริกันแต่กลับจดทะเบียนเรือในประเทศอื่นซึ่งบำเพ็ญนโยบายใช้ธงแห่งความสะดวก เช่น ไลเบเรีย ปานามา ฮอนดูรัส และอื่น ๆ เพื่อเลี่ยงออกจากการบีบบับของฝ่ายแรงงานและการใช้ลูกเรือต่างชาติอีก ประกอบกับเพื่อเลี่ยงกฎข้อบังคับประการอื่น ๆ อีกด้วย

ในกรณีของประเทศญี่ปุ่นนั้น ปรากฏว่าญี่ปุ่นเป็นประชาชาติที่มีลักษณะประหลาดและออกจะพิเศษ เป็นชาติที่ก่อกำเนิดอยู่บนพื้นแผ่นดินอันจำกัดแต่ขยายตัวรวดเร็ว มีอุปสรรคในทางดำเนินชีวิตอย่างมหาศาล ทั้งโดยทางธรรมชาติและในทางพฤติการณ์แวดล้อมอื่น ๆ เป็นประเทศซึ่งเป็นเกาะหากินส่วนใหญ่ผูกพันทางทะเลและแบ่งออกเป็นหลายเกาะ ซึ่งต่างก็สามารถแบ่งเขตของตนเองโดยธรรมชาติทำให้เกิดกลุ่มอำนาจแผ่ระบบการปกครองในทางฐานันดรได้อย่างไกลยิ่ง ฉะนั้นการรวมอำนาจเข้าสู่ประเทศเดียว จึงเป็นเรื่องที่ญี่ปุ่นได้เผชิญบัญหามามากกว่าประเทศอื่นใดในทวีป

อาเซีย ตั้งแต่ขั้นต้น ฉะนั้นเมื่อญี่ปุ่นรวมกำลังกันได้แล้ว เพื่อผนวกกำลังเหล่านั้นให้มั่นคงญี่ปุ่นจึงได้พยายามปิดตนเองจากโลกภายนอก ประกอบกับในระยะเดียวกันกับความหิวกระหายของนานาอัสดงคตประเทศที่จะย่างเข้าสู่บรรดาประเทศแห่งบูรพาทิศด้วยการนำโดยศาสนา ซึ่งพยายามแผ่อิทธิพลการค้าเพื่อแสวงหาผลรายได้ไปเลี้ยงทนให้สมบูรณ์พูนสุขมากยิ่งขึ้น มหาราชอาณาจักรแห่งจีนก็ได้ถูกชนต่างผิวต่างชาติเริ่มขยับเข้าไป ประเทศเล็ก ๆ ทางใต้ลงมาก็กำลังถูกบรรดาเสือสิงห์แห่งตะวันตกมุ่งเข้าคุ้มครองบูรพาประเทศอินเดียก็เริ่มที่จะอลเวงโดยลืมที่ปักเข้าไปโดยชาวยุโรป ญี่ปุ่นเป็นชาติที่ชินต่อความลำบาก ระแวงต่อภัย ไว้ใจผู้อื่นที่ไม่รู้จักยาก ความบีบบังคับของธรรมชาติทำให้เกิดมานะ การสังเกตเห็นการเผยแพร่และอำนวยผลทำให้เกิดความนิยมสิ่งเหล่านี้ได้ประกอบขึ้นเป็นความสามารถอันดียิ่งในการเลียนแบบและได้พัฒนาการตามแบบที่เลียนมาให้ดียิ่งขึ้น แต่บางครั้งการเลียนแบบนี้ก็นำผลเสียหายบางประการมาให้ได้เช่นเดียวกัน เพราะสิ่งที่อำนวยผลร้ายก็แฝงอยู่ในสิ่งที่อำนวยผลดีนั่นเอง

เมื่อประเทศทางตะวันตกเปิดอินเดียได้โดยหน้ากากแห่งการค้ารวมทั้งการทูตที่คอยแบ่งไม่ให้เหล่าอธิปไตยทั้งหลายรวมกำลังกันได้ เข้าแซงในประเทศอื่นโดยการใช้วัตถุธรรมจึงยังเหลือแต่ญี่ปุ่นที่คงปิดทวารแน่นไม่ให้ชาติตะวันตกเข้าไปพัวพันกับชีวิตของตนด้วยจนถึงขั้นที่กองเรือซึ่งนำโดยท่านนายพลเปอร์รี่ แห่งสหรัฐอเมริกา นำมิตรภาพตามหลังปืนใหญ่แห่งเรือรบเข้าสู่ประเทศญี่ปุ่น เปิดด่านทำสัญญาเปิดประตูให้มีความสัมพันธ์กับโลกภายนอก

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นว่า ญี่ปุ่นเป็นประเทศที่ได้ประสพกับอุปสรรคทางธรรมชาติอย่างมากมาย เคยประสพกับแผ่นดินไหว พายุภัย ภูเขาไฟระเบิด ซ้ำยังเคยรู้จักกับกำลังแห่งมนุษย์ของกองทัพแห่งมหาอาณาจักรมงโกล และแมนจูมาแล้ว ฉะนั้น การปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ซึ่งกระทำได้อย่างกลับหน้ามือเป็นหลังมือ ญี่ปุ่นได้เห็นอำนาจของอเมริกันก็เริ่มผูกมิตรภาพและเลียนจากอเมริกา ญี่ปุ่นได้เห็นอำนาจ

แห่งกองเรือทางทะเลก็เลียนแบบสร้างกำลังทางทะเลทั้งเรือค้าและเรือป้องกันตัว การสร้างของญี่ปุ่นนั้นเร็วมากและปรับตัวได้ทันใจ จนถึงเข้ามีส่วนเป็นผู้หนึ่งในการรับผลประโยชน์ของ "สงครามนักมวย" (BOXER REBELLION) ต่อมาการขยายอำนาจทางเรือของญี่ปุ่นถึงขั้นที่สามารถเอาชนะมหาประเทศแห่งยุโรป ซึ่งในขณะนั้นเริ่มจะร่วงโรยลงได้ประเทศหนึ่ง สิ่งเหล่านี้เป็นเครื่องยืนยันต่อญี่ปุ่นให้เห็นผลของการเลียนแบบให้ดำเนินงานต่อไปและพยายามพัฒนาการจากการเลียนแบบนี้

ญี่ปุ่นแปรพักตร์จากประเทศกสิกรรมและประมงไปเป็นประเทศอุตสาหกรรมตามแบบประเทศเกาะ ที่มีอำนาจมหาศาลอีกฝั่งหนึ่งของโลก และโดยระบบของหลักการปกครองชนิดฐานันดรที่ฝังอยู่แล้ว ทำให้การรวมกำลังรวมอำนาจในทางการผลิตในทางการค้าในลักษณะของ CARTEL และ TRUST เกิดขึ้นอย่างสมบูรณ์ เป็นไปในแบบฉบับของเยอรมันและประเทศต่าง ๆ ในยุโรป ในทางสร้างวิถีแห่งชีวิตปัจจุบันในความนิยม ญี่ปุ่นได้เริ่มแปลงไปในทางแบบอย่างอเมริกัน

แต่การเลียนแบบเหล่านี้ โดยที่เป็นการเขยิบตัวเข้าสู่อารยะอย่างเร่งรีบให้ทันกาลสมัย จึงทำให้ญี่ปุ่นเดินชีวิตเลียนแบบอย่างมีอันตรายบางประการที่เป็นข้อบกพร่องที่ทางตะวันตกได้รับมาเป็นบทเรียนที่ยังแก้ไขไม่ได้คือการเผยแพร่แสวงอำนาจต่อชนชาติอื่น การสร้างระบบในประเทศของตนให้ลักษณะของทุนและแรงงานแข่งขันและชิงอำนาจซึ่งกันและกัน โดยเฉพาะหลังสงครามโลกครั้งที่หนึ่ง ญี่ปุ่นได้กลายเป็นมหาอำนาจอาณานิคมไปอีกประเทศหนึ่ง และขยายพลานุภาพในทางนี้ในการแสวงหาวัตถุดิบ หาตลาด คู่เคียงไปกับการหาอำนาจเช่นเดียวกับประเทศในยุโรป ส่วนกรรมกรก็ได้สร้างสหพันธ์ขึ้นในสภาพของอเมริกัน ซึ่งทั้งนี้ออกจะเป็นการขัดแย้งต่อระบบชีวิตเดิมคือการป้องกันตนด้วยการปิดอาณาเขตและการควบคุมอำนาจตามระบบฐานันดรในสมัยโชกุน การขยายตัวอันนี้นำญี่ปุ่นให้กลายเป็นคู่แข่งกับมหาประเทศเดิมซึ่งมีอำนาจใหญ่โต และนำญี่ปุ่นเข้าไปผูกกับประเทศที่มีลักษณะในทางนึกคิดคล้ายคลึงกันคือประเทศเยอรมันนี ซึ่งกำลังฟื้นตัวอย่างรวดเร็วภายหลังการทรุดมาจากผลแห่งสงคราม

ครั้งที่หนึ่ง ผลอันนี้เองนำมาซึ่งสงครามโลกครั้งที่สองซึ่งก็ได้นำกำลังของนานามหาประเทศเข้าสู่ประเทศญี่ปุ่นอีกครั้งหนึ่งโดยเฉพาะอเมริกัน และก็อีกครั้งหนึ่งที่เหมือนกันกับสมัยนายพลเรือเปอร์รี่ นายพลพิเศษแม๊คอาเธอร์ ซึ่งเข้าเถลิงอำนาจอยู่ในญี่ปุ่นนั้นได้ประสพความสมัครสมานจากญี่ปุ่นเป็นอย่างดี และญี่ปุ่นก็ได้สร้างตัวขึ้นใหม่จากความหายนะโดยการเลียนแบบอีก แต่บทเรียนที่ได้รับและรับเอามาทำให้ญี่ปุ่นสามารถปรับปรุงการเสียหายนั้นในบางอย่างให้ดีกว่าครูผู้สอนเสียอีก

สำหรับอุตสาหกิจเกี่ยวกับพาณิชย์นาวี ญี่ปุ่นได้สร้างเรือขึ้นมาเพื่อใช้ของตนให้ดีขึ้นกว่าเดิม ให้มากขึ้นกว่าเดิม ให้มีสมรรถภาพสูงขึ้นกว่าเดิม อู่ต่อเรือญี่ปุ่นสามารถต่อเรือได้ในลักษณะที่ดีเกินหน้ากว่าประเทศที่ทำกันอยู่เมื่อเทียบในเรื่องสมรรถภาพ ในเรื่องทุน และในเรื่องสินเชื่อ จึงแย่งขายในตลาดได้ ซ้ำเรือบางชนิดเช่นเรือขนส่งสินค้าเหลวขนาดใหญ่ ๆ ซึ่งโลกกำลังนิยมกันอยู่ในปัจจุบัน วิธีการต่อ วิธีการออกแบบ และเวลาที่ใช้ในการต่อก็ไม่มีใครเทียบได้ รวมทั้งความเจริญในสิ่งอื่น ๆ เช่น การใช้เครื่องไฟฟ้า เครื่องทุ่นแรงอย่างอื่นก็ได้พัฒนาการไปไกลกว่าการต่อเรือในชนิดเดียวกันของประเทศอื่น เรือทุกอย่างที่ประเทศอื่นคิดได้ใหม่ สร้างได้ใหม่เช่นเรือทำลายน้ำแข็ง เรือไฮโดรฟอยด์ เรือโฮเวอร์คร๊าฟท์เหล่านี้ ญี่ปุ่นก็สร้างได้ เรือบรรทุกสินค้าก็กำลังพิจารณาในลักษณะที่จะแปลงรูปเป็นชนิด "บรรจุในภาชนะ" (CONTAINER) และปรากฏว่าในปัจจุบันบริษัทเรือจากอังกฤษ เยอรมัน เดนมาร์ค นอร์เวย์ สวีเดน ตลอดจนสหรัฐอเมริกาก็สั่งต่อจากญี่ปุ่น ทั้ง ๆ ที่ในบางประเทศเหล่านั้นจะมีเงินช่วยเหลือให้บริษัทเรือต่อเรือกับอู่ต่อเรือภายในประเทศ ซึ่งทั้งนี้ก็เนื่องด้วยญี่ปุ่นสามารถใช้วิชาการที่ได้พัฒนาการขึ้นประสานกับที่ได้เลียนแบบจากต่างประเทศ จากแรงงานที่ต่ำกว่าต่างประเทศ จากการประสานงานและแบ่งหน้าที่ และจากการรวมกำลังของผู้ต่อเรือต่าง ๆ จนในขณะนี้เกือบจะเรียกได้ว่าญี่ปุ่นมีเรือที่ได้สั่งต่อไว้เกินมือที่จะทำได้ และการส่งเรือให้แก่บรรดาลูกค้าได้ด้วยเวลาที่จะปฏิบัติงานถึง ๓ ปี และการส่งเรือให้แก่ลูกค้าล่าช้ากว่ากำหนดบางครั้งถึง ๑๒ เดือนก็มี

ดังนี้จะเห็นได้ว่า ญี่ปุ่นได้เปรียบในการต่อเรือมาก แต่ดังที่ได้กล่าวแล้ว ญี่ปุ่นได้รับมรดกจากมหาประเทศที่เป็นครู ได้สร้างกรรมไว้ในอดีตคือ การเผชิญหน้าเป็นประจำระหว่างทุนกับแรงงาน ญี่ปุ่นซึ่งเคยมีกรรมกรสงบเงียบมาแต่ก่อน บัดนี้ได้กลายเป็นญี่ปุ่นที่ถูกรบกวนเกี่ยวกับเรื่องการเรียกร้องสิทธิ์เพื่อผลตอบแทนต่าง ๆ อยู่เป็นนิจ โดยเฉพาะเมื่อพุทธศักราช ๒๕๐๘ คนงานเรือญี่ปุ่น และคนงานบนท่าได้นัดหยุดงาน (เฉพาะในประเทศญี่ปุ่น เพราะในประเทศที่เจริญแล้ว ในเรื่องของทะเล พนักงานเรือและลูกเรือจะหยุดงานไม่ได้บนท้องทะเลหรือในท่าเรืออื่น นอกจากท่าเรือของประเทศตนเอง หากมีข้อเดือดร้อนใด ๆ สถานทูตและสถานกงสุลของประเทศย่อมให้เป็น "ร่มโพธิ์ร่มไทร" ได้) การกระทำเช่นนี้ได้ทำให้เรือเดินทะเลภายในของญี่ปุ่นชะงักงันไปหมด เรือเดินทะเลของญี่ปุ่นที่เข้าอยู่ในท่าออกมาหากินไม่ได้ ญี่ปุ่นเสียสินค้าให้แก่เรือต่างชาติไปเป็นปริมาณมาก โรงงานญี่ปุ่นขาดวัตถุดิบที่จะป้อน โรงงานต้องชะงักงันไป เพราะอุตสาหกิจการต่อเรือที่ญี่ปุ่นได้ชัยชนะเหนือประเทศอื่น ๆ อย่างงดงามอยู่ ก็คลอนแคลนไปมาก เพราะชัยชนะอันนั้นได้สร้างขึ้นบนขอบเขตของกำไรต่อหน่วยอันจำกัด แต่ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นว่า ญี่ปุ่นเป็นประเทศที่ได้ผ่าพ้นอุปสรรคทั้งธรรมชาติและมนุษยชาติมาแล้วอย่างโชกโชน จึงสามารถโต้ตอบการกระทำและควบคุมสถานการณ์ไว้ได้ โดยทั้งรัฐบาล ธนาคาร และหน่วยงานอื่นซึ่งเป็นส่วนรวมเข้าร่วมมือกอบกู้สภาวการณ์ และแม้จะต้องให้ประโยชน์แก่ทางฝ่ายแรงงานมากขึ้น ก็สามารถเพิ่มพูนผลจากทางฝ่ายทุนเพิ่มขึ้นเช่นกัน ผลเดือดร้อนก็คือ ฝ่ายผู้ซื้อเรือจากญี่ปุ่นต้องจ่ายราคาเรือสูงขึ้น รัฐบาลหรือหน่วยค้าขายที่เจรจาซื้อขายสินค้าจากต่างประเทศ ก็เข้าร่วมอย่างแข็งขันในการเกี่ยงงอนเพื่อให้สินค้าซื้อหรือขายนั้นได้บรรทุกหรือขนส่งโดยเรือสินค้าของญี่ปุ่นมากที่สุดที่จะเกี่ยงงอนได้ เป็นการเอาเปรียบชาติอื่นที่ทำการซื้อด้วยอยู่ในหลักการแต่ต้นมือ รัฐบาลญี่ปุ่นหรือผู้แทนองค์การค้าใดในการเจรจาสัญญาการซื้อหรือการขายย่อมคำนึงถึงประโยชน์ของผู้ขนส่งของญี่ปุ่นอย่างมาก ดังจะเห็นได้จากในการเจรจาต่าง ๆ ซึ่งปรากฏว่าข้อไขในการขนส่งอันเป็นปัญหาที่ญี่ปุ่นไม่

ใคร่จะยอม และก็อาจเป็นอุปสรรคของประเทศที่กำลังจะก่อร่างสร้างตัวในเรื่องพาณิชย์นาวี และก็เป็นเรื่องสำคัญหากประเทศใดมองไม่เห็นก็ย่อมจะสละผลประโยชน์ของตนโดยไม่ควรที่ เพราะเป็นเรื่องที่จะต้องหารือกันทุกฝ่าย ในเมื่อปัญหาเศรษฐกิจของทุกวันนี้เป็นเรื่องของหลายแขนง และผู้ที่ควรจะให้ประโยชน์ได้ต้องเป็นผู้ที่สนใจศึกษาและมีประสพการณ์แต่ละแขนงจริง ๆ ไม่ใช่โดยตำแหน่งหน้าที่ทางราชการ หรือเพียงคุณวุฒิในวิทยฐานะจากสถานการศึกษาเท่านั้น และนอกจากนี้จะเห็นได้ว่าเรื่องของการขนส่งทางทะเลเป็นเรื่องที่ไม่มีผู้ใดเป็นกลางเพราะเป็นเรื่องเกี่ยวโยงกันทั้งสิ้น ขอยกตัวอย่างเช่นหากมีผู้ชำนาญจากประเทศซึ่งอาจนึกว่าเป็นกลางที่เคยช่วยเหลือไทยในทางคมนาคมประเภทอื่นมาแล้ว อาทิ สหรัฐอเมริกา เยอรมันนีหรือประเทศทางสะแคนดิเนเวีย ก็ย่อมจะมีเรือซึ่งเดินเข้ามาแข่งขันรับสินค้าจากไทย ส่งสินค้าให้ไทย หรือแข่งสินค้าระหว่างทางกับไทยได้ ตัวอย่างง่าย ๆ อเมริกาปัจจุบันมีสาย ISTHIAN LINES, STATE LINES, LYKES LINE และ AMERICAN PRESIDENT LINES ติดต่อกับประเทศไทย หรือเยอรมันนีมีสาย RICKMERS LINE, HAMBURG AMERIKA LINE และ NORD-DEUTSCHER LLOYD ต่อไปอาจมีสาย NORD GERMAN LLOYD และสายอื่นที่เข้ามาถึงอินเดียแล้วต่อเข้ามาอีกก็ได้ ส่วนประเทศสะแคนดิเนเวียนั้นมิต้องพูดถึง มีทั้งสายประจำและเรือจรทั่วไปหมด ซึ่งต้องแข่งขันกันทั้งทางตรงและทางอ้อม ผู้ชำนาญใดก็ตามที่จะแนะนำประเทศอื่นขยายตนจนเป็นคู่แข่งและอุปสรรคของการเดินเรือแห่งประ-เทศตน คนเช่นอย่างนี้เห็นทีจะหาได้ยาก และแม้หาได้ก็ไม่น่าจะไว้วางใจมอบชีวิตให้

กลับมาพูดถึงเรื่องญี่ปุ่นกับปัญหาการเผชิญหน้าระหว่างทุนและแรงงานซึ่งเป็นเรื่องสำคัญ แต่ก็คงจะเป็นปัญหาที่ญี่ปุ่นหาหนทางแก้ไขต่อไปตามแบบฉบับของประเทศอื่น เช่นในประเทศฝรั่งเศส ได้ใช้วิธีการเกณฑ์เพื่อธุรกิจการเดินเรือของ CONSCRIPTION DE MARITIMES เยอรมันนีห้ามการมีสหพันธ์กรรมกรสำหรับเรือและท่าเรือโดยเฉพาะได้แล้ว ส่วนประเทศใหญ่เช่นอังกฤษ ก็กำลังแก้ไขควบคุมอำนาจอยู่ ดังจะกล่าวต่อไป

สำหรับประเทศอังกฤษนั้นแทบจะไม่ต้องกล่าวว่าความสำคัญแห่งพาณิชย์นาวีมีต่อประเทศและต่อโลกประการใด เพียงแต่นำเอาคำของเพลงหนึ่งที่กล่าวว่า "บริเทเนียครองพื้นสมุทร" (BRITANIA RULES THE WAVES) แต่การที่อังกฤษได้ครองทะเลมานี้ก็เป็นเรื่องของความจำเป็นและเรื่องของการถือโอกาสมาเป็นเวลานานปี ถ้าจะเป็นจริง ๆ ก็อาจถือได้จากสมัยที่อังกฤษสามารถทำลายกองเรือของเสปญลงได้และตนเองก็ได้เป็นจ้าวสมุทรแต่นั้นมา อังกฤษสามารถได้กองเรือค้าที่สำคัญไม่น้อยกว่ากองเรือปืนที่ไปครองผืนแผ่นดินแทบทุกส่วนของโลก จนขนานนามตนเองได้อย่างภาคภูมิใจว่า "พระอาทิตย์จะไม่ตกจากจักรวรรดิ์ของอังกฤษ" (SUN NEVER SET ON THE BRITISH EMPIRE) แต่นั่นแหละ เรื่องของความผันแปรของโลกหลังภาวะของสองมหาสงครามใหญ่อังกฤษได้เปลี่ยนสภาพจากจักรวรรดิ์เป็นจักรภพ (COMMONWEALTH) และก็ได้ให้กำเนิดประเทศใหญ่น้อยมากมายขึ้นในโลกปัจจุบัน ซึ่งรวมทั้งสร้างความหวังและความยุ่งเหยิงให้แก่โลกอย่างเหลือคณานับ กองเรือรบของอังกฤษก็ไม่ใช่เรือที่ใหญ่ที่สุดในโลกแล้ว แต่ก็ยังมีอานุภาพใหญ่อักโข กองเรือค้าของอังกฤษก็ไม่ใช่กองเรือที่จะนำโลกแต่ก็อยู่ในขั้นต้น ๆ ของกองเรือค้าที่มีอำนาจ การสร้างเรือของอังกฤษก็ไม่ใช่สิ่งที่หนึ่งในโลก แต่ก็ยังอยู่ในชั้นนำ อังกฤษยังมีอิทธิพลทางอ้อมในทางบริหารนโยบายของการขนส่งทางทะเล ซึ่งแม้จะมีหลายชาติหลายภาษาร่วมกัน และแม้ไม่ใช่ทางราชการและก็ไม่ใช่ทางสมาคม จดทะเบียนทางการเป็นนิติบุคคล แต่ก็เป็นการรวมรับรู้โดยพฤตินัยต่างรักษาผลประโยชน์ซึ่งกันและกัน และในขณะเดียวกันนี้ก็แข่งขันซึ่งกันและกันเอง นี่ก็คือที่เรียกกันว่า "ชมรมเรือ" (SHIPPING CONFERENCE) มีศูนย์กลางประสานงานอยู่ในบุคคลเดียวกลุ่มเดียว ณ กรุงลอนดอน แต่สิ่งที่ยังยอกอกอังกฤษอยู่ในเรื่องของการเสื่อมเหล่านี้ ก็คือการเผชิญหน้าระหว่างทุนและระหว่างแรงงาน การเผชิญหน้าที่อังกฤษจัดมาได้นับเป็นเวลากว่า ๓๐ ปี แต่ก็อุบัติขึ้นอีกคือการนัดหยุดงานของสหพันธ์ชาวเรือต่อต้านสหภาพการเดินเรือ (ตัวแทนของฝ่ายเจ้าของเรือ) การชี้แจงถึงเรื่องนี้จะไม่มีอะไรให้ความกระจ่างชัดกว่าการนำคำของ ฯพณฯ นกยกรัฐมนตรีแห่งบริเตนใหญ่

ซึ่งได้กล่าวต่อประชาชนว่า เป็นการกระทำของชนกลุ่มหนึ่งซึ่งเชื่อตนเองว่าเป็นความจำเป็นอย่างยิ่งยวดได้ผลักดันตนให้กระทำสิ่งนี้ และท่านยังกล่าวต่อไปอีกว่า เป็นสิ่งที่ไม่จำเป็น และจะทำให้การตัดสินสิ่งใดได้ แม้การกระทำนั้นจะเป็นการกระทำที่เชื่อมั่นอย่างจริงใจ ซึ่งก็เป็นความผิดพลาดอย่างมากที่เห็นว่าไม่มีทางเลือกทางอื่น ซึ่งอันที่จริงแล้วยังมีหนทางที่จะแก้ปัญหาต่างๆได้ในทางที่มีเกียรติหากจะเลือก และรัฐบาลจะต้องต่อต้านการนัดหยุดงานครั้งนี้ เพราะเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติในทางราคาสินค้า ในทางนโยบายแห่งรายได้ และหากจะทิ้งปัญหาแห่งนี้เสียแล้ว ก็จะหมายถึงการสิ้นสุดแห่งความหวังที่จะแก้ไขปัญหาในทางเศรษฐกิจของชาติ ซึ่งมีรากฐานที่จะสร้างให้ทุกคนมีงานทำเป็นที่ตั้ง การหยุดงานนี้จะทำให้สินค้าออกต้องกระทบกระเทือนเป็นการเสียหายอย่างมาก อุตสาหกิจอาจมองระยะงานของตนไปได้เพียงระยะสั้น และอุตสาหกิจการเดินเรือของอังกฤษก็จะต้องตกต่ำลงไปอีก นี่เป็นเนื้อความคำกล่าวของผู้นำแห่งคณะรัฐบาลสังคมนิยม ซึ่งเลือกมาโดยคะแนนส่วนใหญ่จากฝ่ายแรงงาน แต่เมื่อเป็นผู้คือบังเหียนแห่งรัฐแล้วก็ย่อมต้องมองตามความจำเป็นแห่งการประสานงานของทุกฝ่าย และก็เป็นเรื่องที่น่าสนใจยิ่งที่รัฐบาลจะต้องมองเห็นความสำคัญที่จะต้องหาอำนาจตัดทอนการเผชิญหน้าของทั้งสองฝ่าย ไม่ว่าจะเป็นฝ่ายทุนหรือฝ่ายแรงงาน มิฉะนั้นยักษ์ใหญ่ตนหนึ่งของอุตสาหกิจการเดินเรือก็จะต้องด้อยอำนาจลงไปเป็นอย่างยิ่ง

การนัดหยุดงานของฝ่ายแรงงานในอังกฤษครั้งนี้ ปรากฏในระยะเพียง ๔๕ วันเท่านั้น ตัวเงินที่เสียหายแก่ประเทศอังกฤษซึ่งเป็นเงินทุนสำรองประมาณเกือบสามพันล้านบาท นี่เป็นเพียงจำนวนที่กระทรวงการคลังของอังกฤษได้คำนวณจากรัฐบาลได้เสียไป แต่หากพิจารณาตามผลเสียหายขององค์การค้าต่างๆ ที่ต้องอาศัยเรือก็จะปรากฏการสูญเสียประมาณสูงถึงร้อยละสิบของธุรกิจ และประมาณร้อยละสิบของส่วนที่สูญนี้เป็นการสูญเสียอย่างถาวร ทั้งนี้หมายถึงไม่เพียงการสูญเสียแห่งการขนส่งทางทะเลเท่านั้นแต่เป็นการสูญเสียตลาดทั้งการซื้อ และการขายและรู้สึกว่าจะกระทบกระเทือนถึงองค์การค้า

ขนาดย่อมมากกว่าขนาดใหญ่ โดยที่ขนาดใหญ่ได้มีการสำรองสิ่งต่าง ๆ ไว้ล่วงหน้าได้มากแล้ว ฉะนั้น รูปของการนัดหยุดงานของฝ่ายแรงงานโดยการเผชิญหน้าระหว่างทุนและแรงงานนี้จึงดูเป็นที่น่าเกรงขามสำหรับประเทศที่องค์การค้ายังไม่เจริญถึงขีดสูงมากยิ่งขึ้น และหากมีหนทางที่จะป้องกันได้ก็ควรจะดำเนินการป้องกันเสียแต่แรก ไม่ใช่ปล่อยให้ถลำตามแบบฉบับของครูหรือผู้ใหญ่ซึ่งได้ถลำและตกหลุมมาแล้วจึงจำเป็นต้องแก้ไข ดังเช่นประเทศอังกฤษกำลังดำริอยู่เกี่ยวกับการควบคุมทั้งฝ่ายแรงงานและทุนตลอดจนกิจการท่าเรือ ให้รัฐได้มีส่วนชี้ขาดบงการมากยิ่งขึ้น ตัดการเผชิญหน้าต่อรองและคาดว่าการแก้ไขนี้ก็คงเป็นไปในทางที่ยุติธรรม เปิดโอกาสให้ทุนได้นำมาใช้ขยายธุรกิจอย่างเต็มที่ เพื่อเป็นกำลังแข่งขันกับธุรกิจของประเทศอื่นในแนวเดียวกัน อันเป็นปัญหาเฉพาะหน้าอยู่ และก็ต้องดูแลผลประโยชน์ตลอดจนสวัสดิการของฝ่ายแรงงานให้สมบูรณ์อย่างเต็มที่เท่าที่สภาพจะอำนวยให้ เพราะแรงงานก็คือประชากรและโดยเฉพาะเป็นกลุ่มที่ได้เลือกรัฐบาลชุดนี้เข้ามาทรงอำนาจ

ข. การผิดพลาดในอดีตของฝ่ายทุน ดังที่ได้กล่าวแล้วในวรรคต้น ๆ ถึงเรื่องของการเป็นมาของฝ่ายทุนและฝ่ายแรงงานแล้ว จะเห็นได้ว่าฝ่ายทุนนั้นก็เกิดขึ้นจากฝ่ายแรงงานแต่เป็นฝ่ายแรงงานที่อาจใช้อำนาจอื่นประกอบเข้ารวบรวมกอบโกยผลประโยชน์ และแล้วก็รวบรวมผลนั้นเป็นทุน และใช้ทุนนั้นเองนำมาขยายแรงงานนั้นออกไป จะโดยวิธีใดก็ตาม จะด้วยการปล้นสะดม ขู่เข็ญ บังคับ หรือจ้างผูกมัดประการใด แต่ผลก็คือทางเดิมคือได้แรงงาน เมื่อแรงงานนำไปประกอบผลิตขึ้นมาในกรณีของธุรกิจการเดินเรือก็คือบริการ ในกรณีของการต่อเรือก็คือเรือและนำผลนั้นไปแลกกับสิ่งอื่นได้ ในหนทางแรกที่ทางฝ่ายทุนพยายามหารายได้หรือให้กำไรงอกเงยมากที่สุดเพื่อขยายทุนออกไปก็คือ การกดแรงงานไว้ให้ต่ำ หรือในทางการเดินเรือที่เห็นกันอยู่มากก็คือ การเกณฑ์คนลงเรือก็ตาม การลักลอบนำคนเข้าไปใช้ในเรือก็ตาม (HI-JACKING OR SHANGHAI) เหล่านี้ ล้วนเป็นเรื่องที่เคยเป็นอยู่ในอดีตนานมานักแล้ว แต่ก็ยังมีเรื่อง

ของอดีตที่ยังคงปรากฏอยู่ เช่นการให้อำนาจผู้บังคับการเรือและการทำสัญญากับผู้บังคับการเรือในการขนส่งสินค้า การจ้างแรงงานเหล่านี้เป็นต้น และยังคงเป็นประเพณีที่ตกทอดมา แม้ในปัจจุบันเพราะถือว่าเป็นประเพณีทะเล ไม่ขึ้นอยู่กับบริษัทเรือ แต่นายเรือมีอำนาจเด็ดขาด บริษัทเรือทำหน้าที่เพียงตัวแทนของผู้บังคับการเรือเท่านั้น

การครองชีพของบุคคลต่าง ๆ ในโลกที่มีความจำเป็นแก่ชีวิตแตกต่างกันทั้งอาหารการกิน การบันเทิง การเลี้ยงครอบครัวเหล่านี้ทำให้การเดินเรือของชาติหนึ่งกับอีกชาติหนึ่งได้ผลเสียผลผิดแผกแตกต่างกันไป การที่เรื่องของเศรษฐกิจกับเรื่องของการเมืองได้เข้าพัวพันคลุกคลีกันมาก ทำให้บุคคลรู้สึกความสำคัญในสิทธิ์ของตนดังกล่าวแล้ว จึงเกิดเป็นภาระชี้ให้เห็นกรรมในอดีตของฝ่ายทุนที่ได้ทำเอาไว้ โดยที่คิดเอาผลแห่งการใช้และค่าแรงงานน้อยกว่าที่ฝ่ายแรงงานจะพอใจ แต่ทั้งนี้จะเป็นสิ่งที่ควรหรือไม่ควรนั้นต้องพิจารณากันมาก เช่นเดียวกันกับอัตราค่าระวางเรือ จะสมควรแค่ไหนและเพียงใดฝ่ายพ่อค้าก็มีความเห็นอย่างหนึ่งในทางที่ล้วนเอาเปรียบผู้เดินเรือทั้งนั้น ไม่ใคร่จะมองในทัศนะที่ทั้งรับเอาและทั้งให้ คอยแต่จะรับเอาถ่ายเดียว ส่วนทางเรือก็เช่นกัน มองเป็นแต่ประโยชน์ฝ่ายตน มองเห็นแต่ด้านอุปสรรคฝ่ายตน วางอัตราที่ต่างฝ่ายต่างไม่ค่อยจะลงรอยกันได้ โดยเฉพาะบางลูกค้าอาจอยากได้เปรียบเหนือลูกค้าอื่น ฉะนั้นอัตราค่าระวางที่จะให้ถูกใจทั้งสองฝ่ายนั้นเกือบจะหาไม่ได้ ฉันใดก็ดี เรื่องของทุนและแรงงานก็เป็นอย่างเดียวกันฉันนั้น หรือถ้าจะพูดไปแล้วเป็นเรื่องมองดูและเลียนแบบผู้อื่นมากกว่า ฝ่ายทุนก็แสวงหาผู้ที่ให้น้อยที่สุดมาเป็นแบบอย่าง และฝ่ายแรงงานก็แสวงหาผู้ที่ได้มากที่สุดเป็นตัวอย่างอ้างอิงลืมนึกถึงความสมดุลย์ของสภาพความเป็นอยู่ของตน เป็นการมองเอาแต่จะได้ฝ่ายเดียวทั้งคู่ ขอยกตัวอย่างเช่น ผู้ขายแรงงานไทยจะไปเลียนแบบผู้ขายแรงงานอเมริกัน และในขณะเดียวกันผู้ซื้อแรงงานไทยจะไปเลียนแบบซื้อแรงงานแถบกาฬทวีปก็เป็นเรื่องเห็นแต่สิทธิ์โดยไม่นึกถึงหน้าที่ ในบั้นปลายก็คือการทำลายอุตสาหกิจที่จะเลี้ยงตนและนำความเจริญรุ่งเรืองมาสู่ทั้งสองฝ่าย แต่เท่าที่กล่าวแล้ว เรื่องของความรู้สึกนี้สับสาวได้เพียงแต่ทุนเป็นฝ่ายที่เรียกร้องผลได้เพิ่มเติม

รายได้ฝ่ายตน ฉะนั้น ย่อมจะถือได้ว่าเป็นผู้ที่ก่อการผิดพลาดในอดีต แต่ก็จะลืมเสียไม่ได้ว่าการขยายตัวของอุตสาหกิจ การเสื่อมโทรมของอุตสาหกิจหรือการเจริญรุ่งเรืองของอุตสาหกิจเหล่านี้ ในปัจจุบันส่วนแรงงานซึ่งไม่ใช่แรงงานเกณฑ์ แรงงานบังคับ หรือแรงงานเอาเปรียบ แต่เป็นแรงงานที่รับความสนองด้วยค่าจ้างตอบแทน ได้รับแสงแห่งความสว่างของอารยธรรมแลเห็นทุกส่วนของโลก ช่วนเพิ่มพูนพลานุภาพและอิทธิพลเป็นเกียรติเป็นศรี ฉะนั้น การที่ฝ่ายแรงงานได้ขยายตัวและมีความทรนงองอาจขึ้น ย่อมเป็นปัจจัยของปัญหาทางพาณิชย์นาวีและทางอุตสาหกิจการขนส่งทางทะเลของโลกอย่างมหาศาล

ค. การหลงใหลในอำนาจของฝ่ายแรงงานในปัจจุบัน เมื่อได้กล่าวถึงการผิดพลาดในอดีตของฝ่ายทุนมาแล้วพอเป็นเค้าให้เข้าใจได้ซึ้ง โดยเฉพาะที่เกี่ยวพันกับประเทศที่เจริญมาแล้วอย่างใหญ่โตในทางอุตสาหกรรม เพราะการจ้างเหมาแรงงานชนิดนี้เป็นเรื่องของโรงงานหรืออุตสหกรรมใหญ่ ๆ ไม่ใช่ลักษณะปัญหาของประเทศเล็ก ๆ ที่มีการกสิกรรมเป็นรากฐานอยู่เดิม เพราะการอุตสาหกรรมของประเทศเล็กที่ยังด้อยพัฒนาการอยู่นั้น ปัญหาก็มีเพียงเกี่ยวกับการเป็นเจ้าของพื้นที่ดิน ซึ่งต้องเช่าทำและเสียค่าเช่าชดใช้ไม่ว่าจะเป็นเงินหรือผลผลิตอย่างเกินสมควร และปัญหาต่อมาก็คือหนี้สินที่พอกพูนตามกาลเวลา ซึ่งรัฐบาลของประเทศก็ได้มีการแก้ไขอยู่แล้วเป็นอย่างดี สำหรับประเทศที่เริ่มก้าวเข้าสู่การอุตสาหกรรมเพื่อสร้างเสริมพลานุภาพในทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นอีกนั้น ปัญหาเกี่ยวกับเรื่องของการกระทบกระทั่งระหว่างทุนและแรงงานยังเป็นเรื่องที่น้อยอยู่ ซึ่งควรจะป้องกันหรือขจัดเสียแต่เริ่มแรก แต่กลับปรากฏว่ามีและเป็นอยู่แล้วเช่นกรณีของค่ายกักกันกรรมกรทาส ซึ่งนายทุนพยายามหากำไรจากการลดค่าแห่งแรงงาน นอกจากนั้นก็รู้สึกว่าอัตราของการจ้างแรงงานก็เป็นไปในลักษณะของการต่อรองโดยมีอัตราค่าครองชีพเป็นบรรทัดฐาน แต่อย่างหนึ่งซึ่งอาจกระทำให้เกิดปัญหาของเรื่องแรงงานผยองตัวเกินขนาด จนเป็นอุปสรรคต่อการก้าวไปสู่ความเจริญของการเศรษฐกิจและนั่นก็คือการเมือง ซึ่งนับแต่ไทยได้ก้าวเข้าสู่ระบบการประชาธิปไตยเปิด

ทางให้เจ้าของประเทศทุกคนมีสิทธิ์มีเสียงในการปกครองชาติ ฝ่ายการเมืองเพื่อกำลังสนับสนุนก็ก้าวไปสู่วาระแห่งการเกี่ยวพาราสีกลุ่มผู้ขายแรงงาน ครั้งแรกที่ปรากฏก็คือการนัดหยุดงานของกรรมกรรถไฟ ในปี พ.ศ. ๒๔๗๖ เรียกร้องการเปลี่ยนตัวผู้ใหญ่ ต่อมากรรมกรรถรางก็เริ่มหยุดงาน กรรมกรสามล้อเดินขบวน กรรมกรรถเมล์ไม่ทำงาน จนรู้สึกว่าการนัดหยุดงานเป็นเครื่องมือที่จะขจัดขัดขวางอำนาจของฝ่ายปกครองไม่ว่าจะเป็นเรื่องถูกหรือเรื่องผิด แม้แต่นักเรียน นักศึกษา ไม่พอใจก็จะหยุดเรียน หรือดังเช่นนิสิตมหาวิทยาไม่ยอมเข้าเรียน เพราะอาจารย์ไปกระทบกระทั่งประเพณีของตนเข้า ทุกครั้งที่เหล่าแรงงานหยุดงาน รู้สึกว่าจะได้รับการเอาอกเอาใจไม่ประการใดก็ประการหนึ่งโดยทางราชการ หรืออย่างน้อยก็จากผู้ต้องการเสียงของเหล่ากรรมกรลงคะแนนเลือกตั้งให้ตนได้รับตำแหน่งหน้าที่และก็เฮโลสาระพากันไป โดยไม่คำนึงถึงว่าการกระทำเหล่านั้นเป็นเบื้องหลังของอันตราย ที่ได้ดึงประเทศใหญ่ซึ่งเจริญแล้วด้วยการอุตสาหกรรม และมีคณะกรรมกรรวมกลุ่มรวมก้อนมีทุนมหาศาลสนับสนุนสร้างอิทธิพลเพื่อบีบบังคับรัฐบาลทั้งทางฝ่ายบริหาร ฝ่ายนิติบัญญัติ และในบางกรณีอาจทางฝ่ายตุลาการในทางของโลกส่วนรวมก็เช่นกัน เพราะพะวงถึงสิทธิ์ของมนุษย์ชนเกี่ยวกับเรื่องความอุบาทว์แห่งลัทธิการเมืองบางประเภท ความบัดสีของสิทธิประเพณีรังเกียจ ชั้นวรรณะ และศาสนาบางประการ ทำให้แม้สถาบันแห่งสหประชาชาติก็กังวลอยู่กับเรื่องของฝ่ายแรงงานเป็นอันมาก ในลักษณะที่จะปกปักรักษาในสิทธิ์ สวัสดิภาพต่อต้านทางฝ่ายทุนคือ สถาบันแรงงานนานาชาติ (I.L.O.) จริงอยู่สำหรับทางฝ่ายทุนก็มีการดูแลช่วยเหลือเช่นกันคือ มีองค์การช่วยเหลือทุนนานาชาติ (I.M.F.) ธนาคารพัฒนาการเอเซีย (A.D B.) หรือธนาคารระหว่างชาติ (WORLD BANK) ต่าง ๆ เหล่านี้ แต่นั่นเป็นเรื่องส่งเสริมในการผลิตเพื่อเพิ่มพูนผลได้ให้แก่สังคมในส่วนรวม ไม่ใช่เพื่อการต่อต้านแรงงาน โดยเหตุนี้เสียงของแรงงานจึงถือได้ว่าเป็นเสียงของการให้สิทธิ์พิเศษแก่กลุ่มหนึ่งของสังคมโดยเฉพาะเหนือกลุ่มอื่นในทางพฤตินัย และเป็นการสร้างความผยองตัว แม้จะเป็นเพียงข้อสำนึกเบื้องหลัง ซึ่งไม่กระจ่างออกมาก็ตาม เช่นเดียวกับผู้หากินทางขนส่งทาง

ถนน เช่น รถสามล้อ หรือรถรับจ้าง เมื่อกระทบกระทั่งกับรถอื่น ก็อาจอ้างตัวเองเพื่อกัน การเสียเปรียบโดยเอาความยากจนหาเช้ากินค่ำขึ้นบังหน้า แต่ถ้าหากกระทบกระเทือนเป็นอันตรายแก่ผู้อื่น ก็บิดเบือนเลี่ยงหนีความรับผิดชอบโดยสาเหตุเช่นเดียวกัน ซึ่งในทางพฤตินัยแล้วก็อาจจะเป็นสิทธิ์พิเศษในทางสังคมอยู่เหนือผู้อื่นไม่น้อยไปกว่าผู้ใช้ทรัพย์สินเงินทองบิดเบือนความเป็นธรรม กระทำให้เป็นการส่งเสริมการแตกแยกโดยสร้างความไม่เป็นธรรมขึ้นแก่สังคม โดยกลับหน้ามือจากสภาพที่เป็นอยู่คือ การเอาเปรียบของฝ่ายทุนเดิม

ด้วยเหตุผลที่กล่าวแล้วในวรรคต้นนี้ จึงทำให้ฝ่ายแรงงานในปัจจุบันทุกหนทุกแห่งต่างหลงใหลในอำนาจของตนเกินควร เพราะรู้ว่าอำนาจแห่งการหยุดงานซึ่งโดยปกติมีไว้เพื่อรักษาสิทธิ์ความเป็นธรรมนั้นเป็นเครื่องมือที่จะใช้บังคับฝ่ายปกครองให้ยอมดำเนินงานเป็นประโยชน์แก่ฝ่ายตน และโดยคำนึงถึงแต่ผลประโยชน์ของตน ก็ใช้เครื่องมืออันนี้ที่จะเรียกร้องในการรักษาสิทธิ์ ซึ่งเห็นแต่ประโยชน์รายได้ของตน แม้แต่จะเป็นการขัดกับความก้าวหน้าของอุตสาหกิจนั้น เช่นในเรื่องของอุตสาหกิจการเดินเรือ ก็พยายามขัดต่อสิ่งที่จะประหยัดแรงงานในการขนถ่ายสินค้า ทั้ง ๆ ที่เครื่องที่จะประหยัดแรงงานนั้นก็เพื่ออำนวยความปลอดภัย เช่นระบบเครื่องจักรกลอัตโนมัติควบคุมการเดินเรือและการเดินเครื่อง ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นเรื่องที่จะนำความประหยัดมาสู่อุตสาหกิจการเดินเรือ เพิ่มพูนผลกำไรให้ โดยตัดต้นทุนลงแทนที่จะไปเพิ่มค่าแรงการขนนั้น เพราะจะกระทำให้การขนส่งถูกลง สินค้าก็ย่อมจะต่ำลงได้ตามลำดับ เป็นประโยชน์ไปถึงผู้บริโภคในบั้นปลายโดยไม่กระทบกระเทือนผู้ผลิต แต่การเห็นแก่อำนาจหรือมัวเมาหลงใหลในอำนาจของฝ่ายแรงงาน กระทำให้สิ่งเหล่านี้ดำเนินไปได้โดยยากยิ่ง และแต่ละครั้งที่เกิดการเผชิญหน้าขึ้นอย่างรุนแรงระหว่างทุนและแรงงานในเหล่าประเทศที่มีอำนาจทางทะเล ควบคุมการขนส่งสินค้าถ่ายเทระหว่างตลาดก็ย่อมกระทบกระเทือนไปถึงผู้บริโภคทุกหย่อมหญ้า และสิ่งหายนะอันเข้าสิงเหล่านี้ก็จะยิ่งสำคัญมากขึ้น ในเมื่อเรื่องของอุดมการณ์ที่เขาเรียกว่าเอารัฐธรรมได้เผยแพร่ไปทั่วพิภพ และประเทศ

ต่าง ๆ ที่ต้องประสานงานอาศัยซึ่งกันและกันในผลผลิตของแต่ละฝ่าย ดังนั้น ก็ใครเล่าที่จะต้องได้รับความกระทบกระเทือนมากหรือน้อยก็อยู่ที่ว่าส่วนสัดแห่งการที่จะสามารถอาศัยตนเองในการงาน หากประเทศใดต้องพึ่งการเดินเรือของประเทศอื่นมากเท่าใด เมื่อมีอุปสรรคเกิดขึ้น ผลเดือดร้อนก็จะต้องได้รับมากขึ้นเท่านั้น หรือยิ่งมีผลิตภัณฑ์ของตนมาก ก็ยิ่งเพิ่มพูนความเดือดร้อนยิ่งขึ้นตามลำดับ หากมีส่วนในการที่จะช่วยตัวเองบ้างในเมื่อฝ่ายอื่นที่อำนวยบริการให้เกิดติดขัดชะงักงันลง ธุรกิจของตนก็จะเป็นส่วนที่เข้ารักษาดุลย์แห่งงานนั้นได้ เพราะถ้าหวังแต่จะอาศัยให้มือสามเข้าช่วย และหากเกิดมีความเดือดร้อนขึ้นที่มือสี่หรือมือห้า มือสามก็ย่อมจะมุ่งไปรับใช้ในส่วนที่จะอำนวยผลตอบแทนให้ได้มากที่สุด เป็นการแย่งซื้อบริการในเมื่อการเสนอมีจำกัดและการเรียกร้องมีมากกว่าการชดเชยค่าบริการนั้นก็ย่อมจะต้องสูงเกินกว่าค่า ฉะนั้น เพื่อที่จะดำรงตนไว้ในสภาพแห่งความไม่ประมาท จึงควรจะมีส่วนสัดแห่งธุรกิจการเดินเรือที่เป็นของประเทศของตนเองไว้เพื่อรักษาความสมดุลย์ ในเวลาปกติเพื่อกดดันมาตรฐานแห่งค่าระวางให้อยู่ในระดับพอสมควร และในเวลาคับขัน เพื่อเข้าชดใช้ในส่วนที่ขาดไปไม่ต้องอาศัยผู้อื่นจนเกินควร จนถึงกับต้องซื้อบริการในอัตราอันไม่จำกัด

ตามข้อความที่ได้เสนอมาในบทนี้อาจสร้างบรรยากาศทำให้ท่านผู้อ่านบางท่านเห็นไปได้ว่า ผู้เสนอมีความคิดเห็นที่ขัดต่ออุดมทัศนีย์ของวิถีทางแห่งประชาธิปไตยอยู่บ้าง ที่ไม่ส่งเสริมระบบสิทธิ์ของผู้ขายแรงงานให้ได้อำนาจในการหยุดงาน ฉะนั้น จึงจำเป็นต้องขอประทานชี้แจงเล็กน้อยเพื่อให้ความกระจ่างชัดในเรื่องนี้

ผู้เสนอตามความคิดเห็นของตนเองคิดว่าเป็นผู้ที่นิยมชมชอบและสนับสนุนระบบการประชาธิปไตยอันมีระเบียบไม่น้อยไปกว่าผู้ใดเลย แต่ก็สังวรด้วยว่าอุดมการของประชาธิปไตยที่ถูกต้องแล้ว จะต้องประกอบและสมบูรณ์ด้วยหิริโอตัปปะตลอดจนสติและสัมปชัญญะโดยครบถ้วน หากจะถือเอาวิธีการซึ่งมองแต่เพียงทัศนะผลประโยชน์ของตนเองเป็นใหญ่ มัวเมาลุ่มหลงในสิทธิ์ของตนหรือหมู่น้อยลืมเสียซึ่งหน้าที่ต่อส่วน-รวมที่เป็นหมู่ใหญ่ ว่าเป็นวิถีทางแห่งประชาธิปไตยแล้วก็น่าอนาทร เพราะจะเป็น

เครื่องทำลายตนเอง ทำลายความตั้งใจของการสร้างงานเป็นอวิชาและทั้งมิจฉาทิฐิ ซึ่งเป็นเสมือนบันไดนำไปสู่เหวลึกแห่งอนาธิปไตยและความหายนะ หรืออาจตามมาด้วยระบบการอย่างอื่น ๆ ที่ประเทศชาติไม่พึงประสงค์เท่านั้น

โดยเหตุนี้เองการคุ้มครองและการควบคุมทั้งแรงงานและทุนให้ประสานกันเพื่อให้ดำเนินไปสอดคล้องต้องกันตามร่องรอยแห่งนโยบายที่มั่นคงและถูกต้องเพื่อความเจริญของส่วนรวมเป็นปฐม และก่อให้เกิดผลประโยชน์แก่ส่วนบุคคลเป็นเบื้องต่อไป เมื่อเป็นผลสืบเนื่องแล้วก็ย่อมหมายถึงความสำเร็จของการพัฒนาการพาณิชย์นาวีของชาติอีกขั้นหนึ่ง ขจัดเสียซึ่งอุปสรรคจองล้างจองผลาญการดำเนินงานในอดีตนั้นลงเสียได้เป็นส่วนใหญ่

ง. สาเหตุแห่งอัตวิบาตกรรมของอุตสาหกิจการเดินเรือของประเทศใหญ่ ดังได้บรรยายมาแล้วแต่ต้นซึ่งเข้าใจว่าคงจะทำให้เห็นแล้วว่า อุตสาหกิจและการเดินเรือของชาติที่มีอำนาจทางทะเล เริ่มขึ้นแต่แรกคือประเทศที่ออกไปแสวงหาสินค้าเพื่อเข้ามาจำหน่ายในประเทศของตน รายได้ส่วนใหญ่จึงได้มาจากประเทศของตน ดังจะเห็นได้ง่าย ๆ จากบริษัทแห่งประเทศใหญ่ ๆ ที่เข้ามาตั้งอยู่ในประเทศไทย และมีการเดินเรือเข้ามาเมื่อสมัย ๔๐ กว่าปีมาแล้ว ไม่ว่าจะเป็นบริษัทสัญชาติบริติช เด็นนิช ญี่ปุ่น ฝรั่งเศส หรือเยอรมัน บริษัทเหล่านี้ล้วนนำเรือเข้ามา จุดใหญ่ก็เพื่อขนสินค้าของตนจากประเทศไทยไปยังประเทศของตนหรือทวีปของตน สินค้าเหล่านี้โดยปกติมักได้มาจากการสัมปทานหรือการเหมาซื้อช่วง ฉะนั้นสินค้าเหล่านี้จึงได้เป็นส่วนสำคัญของระวางเรือ ได้เอกสิทธิ์เหนือสินค้าอื่นที่อาจพลัดเข้าไป ครั้นต่อมาการผันแปรแห่งการเมือง การเศรษฐกิจการสังคม ได้ทำให้เกิดสินค้าอื่นขึ้นแต่ไม่ใช่สินค้าของบริษัทที่นำเรือเข้ามายังประเทศไทย สินค้าเหล่านี้ก็จะต้องได้รับการบรรทุกใส่เรือหลังรองจากสินค้าของบริษัทที่อำนวยบริการเรือนั้นเอง หรือหากระวางเรืออาจมีจำกัดสินค้าเหล่านี้ก็อาจถูกตัดออกจากระวางเป็นลำดับแรก อัตราค่าระวางก็รักษาไว้ในระดับที่สูงของขณะซึ่งบริษัทเรือเข้าใจว่าจะ

นำรายได้มาให้อย่างพอเพียง ต่อมาเนื่องด้วยการค้าขายทั่วไปได้ขยายตัวออกและสินค้านอกวงของบริษัทมีเพิ่มมากขึ้น บริษัทเหล่านี้จึงเริ่มรับเป็นตัวแทนของบริษัทเรือต่างประเทศอีกมากมาย เพื่อนำเข้ามาแข่งขันรับสินค้าที่ไม่ใช่ของตน และเพื่อกะจังหวะของเรือภายใต้ความควบคุมของตนให้มีระยะถี่เข้าสำหรับให้ทันกับการออกของสินค้า ซึ่งออกเป็นระยะสั้นตามวันเวลาแห่งฤดูกาล ฉะนั้น จึงเพิ่มพูนการเป็นคู่แข่งของซึ่งกันและกันมากขึ้นตามลำดับ (ที่อ้างตัวอย่างประเทศไทยนี้ก็เพื่อความสะดวกสำหรับนัยคล้ายคลึงกันกับประเทศล้าพัฒนาการอื่น ๆ ก็ไม่แตกต่างกันนัก) เมื่อการแข่งขันมีมากเช่นนี้การรวมกลุ่มของเรือก็แน่นแฟ้นยิ่งขึ้นในลักษณะของผู้มีอำนาจด้วยกัน ซึ่งการรักษาอัตราค่าระวางไว้สูงพอควรที่จะยังความพอใจให้แก่สมาชิกทุกฝ่าย เมื่อเป็นเช่นนี้อัตราค่าระวางของฝ่ายผู้เสนอบริการ กับอัตราค่าระวางของผู้ใช้บริการที่เห็นว่าพอเหมาะพอควรนั้นจึงแตกต่างกัน และความต้องการของบริษัทเรือกับของตลาดผู้ซื้อหรือผู้ขายก็ย่อมแตกต่างกันด้วย เพราะผู้ซื้อนั้นย่อมจะต้องการได้สินค้าที่ไม่สูงจนเกินไปจนเป็นภาระเหนือความสามารถของผู้บริโภค ผู้ขายก็ย่อมต้องการราคาที่ไม่ต่ำเกินไปนักจนไม่มีส่วนกำไรเหนือกว่าทุนแห่งการผลิต เมื่อเจตนาของทั้งสองฝ่ายยังขัดกันอยู่ ก็เป็นเรื่องที่ทำให้ทั้งสองฝ่ายต่างอยู่ในสภาพเกี่ยงงอนซึ่งกันและกัน ในขณะที่บริษัทของกลุ่มเรือใหญ่สามารถให้บริการเรือที่มีระยะการส่งเกือบแน่นอน และอำนวยความปลอดภัยได้มากกว่า (ตามทัศนะของฝ่ายประกันภัย) แต่การมีอัตราค่าระวางสูงจึงเป็นการเปิดโอกาสให้เรือจรซึ่งโดยปกติก็เป็นเรือที่ระบายมาจากการเป็นเรือในสายประจำมาก่อนแล้ว อาจมีสมรรถภาพในความเร็วน้อยกว่าประกอบกับความไม่แน่นอนในกำหนดเวลาส่งสินค้า โดยปกติเรือเหล่านี้เจ้าของเป็นเอกชนหรือบริษัทย่อม ๆ ชนิดฉวยโอกาสเข้าสู่ท่าตีชิงและแย่งสินค้าในลักษณะลดอัตราค่าระวาง เรือชนิดนี้สายการเดินเรือประจำขนานนามว่าเรือ "ตีชิงวิ่งราว" (HIT AND RUN VESSEL) หรือยิ่งกว่านั้นหากเป็นบริษัทเรือที่แข็งขันมาและดำเนินการให้เป็นสายการเดินเรือประจำแต่นอกกลุ่มชมรม ชนิดที่เรียกว่า "ผู้บริหาร

อิสระ" (INDEPENDENT OPERATOR) ก็จะถูกขนานนามว่า "โจรสลัด" (PRIRATE) ทั้งนี้เพราะเรือในฝ่ายชมรมได้ดำเนินงานเป็นกิจการใหญ่และนานพอจนถึงกับถือตัวเองว่าเป็นเจ้าของทะเลเสียแล้ว และเพื่อตอบโต้เหล่าเรือตีชิงวิ่งราว กับ เรือโจรสลัดเหล่านี้ ฝ่ายชมรมจึงได้ตั้งเรือสังหาร (FIGHTING SHIP) เป็นเครื่องมือเพื่อสกัดกั้นทำลายล้างต่อไป

เรือจรนั้นแม้จะให้ประโยชน์ในทางลดอัตราค่าระวาง แต่ก็เสียประโยชน์ในการให้บริการแน่นอนไม่ได้ การรักษาเวลาก็ไม่ใคร่จะเที่ยงตรง และในความจำเป็นที่จะต้องฉวยโอกาสสำหรับสินค้าระหว่างท่า ซึ่งเรื่องเหล่านี้ทำให้ผู้ซื้อขาดความศรัทธาและสถาบันเกี่ยวกับสินเชื่อ ขาดความไว้วางใจ จึงไม่ใคร่จะเป็นผลดีนักสำหรับผู้บริหารหรือผู้ใช้เรือจร ส่วนเรืออิสระที่บำเพ็ญธุรกิจเป็นสายประจำได้นั้น เป็นเรือที่หนักอกของฝ่ายชมรมเรืออยู่มาก เพราะสมรรถภาพที่เรียกร้องของฝ่ายผู้ซื้ออาจรับได้โดยเกือบสมบูรณ์ ฉะนั้นแม้จะถูกขนานว่าเป็นเรื่องของการกระทำที่อยู่ในลักษณะอันไม่นิยมนักและถูกเรียกว่าเป็นโจรสลัดก็ตาม แต่ก็เป็นสิ่งที่ชมรมการเดินเรือต้องให้ความสนใจมากถึงกับบางครั้งต้องลดอัตราค่าระวางตาม และโดยที่ชมรมการเดินเรือมีอำนาจอันได้สะสมไว้มากในวงการกว้างขวาง จึงสามารถใช้วิธีการโฆษณาทั้งในทางตรงและทางอ้อม ตัดกำลังสายการเดินเรืออิสระหรือแม้แต่ความสะดวกในท่า หรือตลอดจนกีดกันตัวแทนในท่าต่างประเทศสำหรับเรืออิสระได้

แต่สิ่งแสดงอำนาจของเหล่าเรือแห่งประเทศที่มีอำนาจในทางทะเลนี้ใช้ ได้กลายเป็นมีดสองคม คมหนึ่งก็คือทำลายล้างคู่แข่งในการผดุงรักษาอำนาจไว้เป็นของตนและครองสมุทรประหนึ่งเป็นของตน ทั้งๆที่ตามนิตินัยทะเลนั้นก็เป็นอาณาเขตของกลางที่ทุกชนทุกชาติอาจใช้ได้โดยเท่าเทียมกัน ชมรมการเดินเรือได้แสดงตนเป็นสมาคมเอกชน ไม่ขึ้นต่อธงใดโดยเฉพาะ ไม่เป็นนิติบุคคลด้วย ก็ยิ่งทำให้การแสดงอำนาจของตนทางทะเลเป็นที่กระทบกระเทือนและน่าเกรงขามมากขึ้น

แต่อีกคมหนึ่งก็เช่นเดียวกับการใช้อำนาจทั้งหลาย เมื่อมีกำลังผลักดันออกไปเท่าใด ผลสะท้อนก็ย่อมมีกลับมาเท่านั้น การใช้กำลังและอำนาจของเหล่ากลุ่มเรือซึ่งส่วนมากเป็นประเทศใหญ่ เป็นเรื่องที่รู้แจ้งของประเทศที่ได้ถูกใช้เป็นเครื่องมืออำนวยประโยชน์มาแล้วแต่หนหลัง และในปัจจุบันโดยการผันแปรของโลกได้เป็นอิสระแก่ตนสามารถใช้ข้อนึกข้อคิดของตนเองขึ้นมาได้ มองเห็นการที่ตนควรจะมีสิทธิ์ในการดำเนินชีวิตทางเศรษฐกิจของตนมากขึ้น ฉะนั้นโดยการที่ได้ลืมหูลืมตาขึ้นนี้ ประเทศทั้งหลายอย่างน้อยก็ได้ร่วมเรื่องร่วมความคิดจนถึงกลุ่มแห่งสหประชาชาติหลายกลุ่ม ได้เริ่มเปิดประชุมเรื่องการเดินเรือและอัตราค่าระวาง ถึงแม้จะเป็นเพียง "ลมปาก" แต่ก็นับได้ว่าเป็นการเริ่มจักรกลแห่งการขัดแย้งกับผลประโยชน์ของกลุ่มชมรมเรือ นอกจากนี้ประเทศต่าง ๆ และรัฐบุรุษผู้มองเห็นกาลไกลก็ต่างจับกลุ่มกันขึ้นเพื่อรักษาผลประโยชน์ของตน เช่นในสมาคม ASA และการประชุมของ ALPAC ซึ่งผลสะท้อนนี้หากดำเนินไปในแนวที่ถูกแล้ว ก็จะทำให้กำลังของชมเรือสั่นสะเทือนมากขึ้น แต่ก็ต้องระวังอย่าเลือกใช้วิธีการที่อาจอำนวยผลให้แก่ชาติหนึ่งมากกว่าอีกชาติหนึ่งทั้งในทางนิตินัยและทางพฤตินัย และนอกจากนี้ยังต้องระแวดระวังการแข่งขันกันเองในระหว่างของแต่ละประเทศสมาชิกอาจทำลายการร่วมมือได้ และในขณะเดียวกัน บรรดาประเทศเล็กประเทศน้อยต่างก็สัมมนาอ้าปากที่ต่างจะสร้างบริการขนส่งทางเรือของตนเองขึ้น หรือแม้ประเทศใหญ่บางประเทศที่ยังไม่มีบริการเรือใหญ่โตมาก่อน ก็เริ่มที่จะสร้างตนเองเข้าครองสมุทรในทางการค้าขึ้นบ้างแล้ว ดังจะได้กล่าวถึงในบทต่อ ๆ ไป ความจำเป็นของประเทศที่ต้องหาอาหารเพิ่มเติมเพื่อป้อนพลเมือง ประกอบกับการเพิ่มพูนของพลเมืองอย่างรวดเร็วของโลก ทำให้โครงการของบริการเดินเรือขนส่งทางทะเลเป็นเรื่องที่แน่ชัดจัดเจนยิ่งขึ้น ฉะนั้นการที่กลุ่มชมรมเรือใดจะรักษาการครองสมุทรไว้เพื่อผลประโยชน์ของตนเองโดยไม่มีการปรับปรุงและยังดำเนินการกีดกันผู้อื่นอยู่ โดยเฉพาะจะรับแต่ผู้ทรงอำนาจเท่านั้นเข้าร่วมในวงไพบูลย์ ก็ย่อมเป็นเครื่องสร้างกำแพงกีดกั้นหนทางของประเทศชาติอื่นส่วนมากที่ไม่ได้มีส่วนร่วมด้วยกับตน และด้วยเหตุนี้เองการกระทำ

ของตนเองจะเป็นคมมีดอีกคมหนึ่งทำลายตนเองได้ เพราะในขณะนี้ทุกชาติย่อมมุ่งไปในทางสร้างสายการเดินเรือแห่งชาติ (NATIONAL SHIPPING LINE) ขึ้น ไม่ว่าจะเป็นรัฐวิสาหกิจหรือเอกชน ซึ่งแล้วแต่วิธีการทุนจะอำนวย และต่อจากนี้ก็คือรวมกลุ่มขึ้นเป็นกลุ่มของชาติ (NATIONAL GROUPING) และจากนี้ก็ต้องหมายถึงการเผชิญหน้าระหว่างสมาคมเอกชน กับ สมาคมแห่งชาติ และสิ่งที่ควรจะสังวรอยู่บ้างก็คืออาจมีการฉวยโอกาสสร้างสายการเดินเรือขึ้นในประเทศที่กำลังพัฒนาแต่มีการผูกมัดในทางทุนและบริการซึ่งตกอยู่ในอุ้งมือของสายการเดินเรือหรือกลุ่มการเดินเรือที่ทรงพลังอยู่แล้ว เข้ามามีอิทธิพลในนโยบายทางทะเลของชาติพัฒนาการนั้น บางครั้งที่ปรึกษาอาจสงเคราะห์ให้ก็เป็นได้

จ. **ทัศนะของรัฐบาลเพื่อแก้ไขบาปเคราะห์ในอดีต** เมื่อเรื่องที่โลกเห็นความสำคัญของเรือค้าต่อโลกนั้น เริ่มด้วยบุคคลเป็นผู้ทำการค้าไปทำหาทรัพย์สมบัติสิ่งของ ไม่ว่าจะเป็นประมุขของชาติหรือเป็นประชากรของชาติ และผลพลอยได้ต่อมาก็คือชาติเช่นที่เคยมีคำกล่าวว่า การค้า การศาสนา และการทหาร เป็นฝ่ายนำแล้ว จึงตามด้วยการ-เมือง ฉะนั้นเมื่อทุกประเทศมหาอำนาจเห็นประโยชน์เช่นนี้ จึงปล่อยให้การค้าโดยทางเรือตกอยู่ในมือของเอกชน ขยายตัวอย่างมหาศาลเป็นอิสระสืบต่อมาตราบเท่าจนสมาคมเอกชนของชมรมเรือ และรัฐบาลเพียงอยู่เบื้องหลังฉากปล่อยให้เอกชนอยู่ข้างหน้า ผลปรากฏก็คือในขั้นต้น ทุนเริ่มขุดผลประโยชน์ขึ้นจากแรงงาน ต่อมาแรงงานก่อตัวตั้งค่ายเผชิญหน้ากับทุน ประโยชน์ของกลุ่มเดินเรือในขั้นต้นกอบโกยจากผู้อื่นที่ไม่ได้เดินเรือแต่ฝ่ายเดียว แต่แล้วนั้นเป็นการสนับสนุนให้เกิดการแข่งขันผลประโยชน์ซึ่งกันและกัน และแล้วการเดินเรือต่างชนิดก็แซงเข้ามาสู่ ครั้นต่อมาอีก ความรู้กว้างเห็นไกลสิ่งใดดี สิ่งใดชอบ สิ่งใดควร สิ่งใดไม่ควร ก็เป็นเรื่องที่รู้ทั่วและรู้ถึงกันหมด โดยเหตุนี้รัฐบาลต่างๆ ซึ่งก็ได้แปรรูปไปในทัศนะเดิมทีเดียว เกือบจะเรียกได้ว่าประเทศต่างๆนั้นมีการควบคุมและดำเนินงานโดยฝ่ายที่เป็นทุนหรือฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง ซึ่งมาแข่งกับทุนแต่แล้วก็เป็นฝ่ายทุนไป มองการปกครองและชีวิตในเรื่องของผลผลิตไม่ใช่ในเรื่องของผู้

ผลิต ครั้นต่อมาทัศนะของตนได้เปลี่ยนไปตามกาล ตามเวลา ความรู้สึกของโลกที่เดิมทีเดียวว่าเป็นไพร่ฟ้าข้าแผ่นดิน หมายถึงเพียงเกิดมาเพื่อรับใช้ เพื่อดำเนินงานตามจุดประสงค์ของผู้ที่เหนือกว่านั้น ได้ถูกต่อต้านกับความคิดที่รุนแรงอีกเบื้องหนึ่ง จึงพยายามทำลายล้างระบบเดิม ดึงสภาพการที่สูงลงหาต่ำ ไม่ใช่ยกต่ำขึ้นไปหาสูง เมื่อเป็นเช่นนี้ผลก็คือการต่อต้านของทุกฝ่าย และการผันแปรของผู้ชนะไม่ว่าฝ่ายใด พยายามให้เข้าสู่สภาพเดิม (STATUS QUO) เมื่อเป็นเช่นนี้ ความล้มเหลวในทางปาฏิหาริย์ใด ๆ ที่จะแปลงรูปชีวิตมนุษย์ก็ย่อมเกิดขึ้น เพราะอย่างหนึ่งที่ลืมไม่ได้คือ มนุษย์ทุกคนเป็นมนุษย์มีกิเลสเหมือนกันทุกคน ฉะนั้นความจำเป็นของมนุษย์ที่จะต้องอยู่ จะต้องกินและจะต้องทรงไว้ ย่อมจะต้องมีเหมือนกันหมด และการต่อสู้เพื่อรักษาสิทธิอันที่ซึ่งทุกฝ่ายก็ย่อมจะมี ไม่ใช่เพียงรู้วิธีสร้างความสงสารให้ตัวเอง แต่แล้วความรู้สึกที่น่าจะเป็นเรื่องถูกต้องก็เกิดขึ้น คือกลุ่มใดประเทศใดจะเจริญงอกงามเติบโตได้ก็ต้องเจริญเติบโตด้วยกันทุกส่วนช่วยกัน รักษากัน ไม่เพียงเรียกร้องสิทธิ์ แต่เป็นหน้าที่ซึ่งผู้แข็งกว่าทั้งในส่วนกาย ปัญญา กำลัง ทรัพย์สิน และอื่น ๆ ล้วนมีหน้าที่ที่จะต้องร่วมกันกู้หนุนในส่วนที่ขาด เป็นการร่วมสร้างสรรค์สวัสดิการแห่งอุดมการณ์สังคม ซึ่งมองดูผลประโยชน์ส่วนตัวให้สำเร็จได้ในภายหลังประโยชน์ส่วนรวม และหากผลประโยชน์ส่วนรวมเกิดขึ้นแล้วก็จะต้องไม่พ้นผลประโยชน์ส่วนตัว ไม่ใช่มุ่งสร้างผลประโยชน์ส่วนตัวเหนือผลประโยชน์ส่วนรวม ซึ่งหากเป็นเช่นนั้นก็ควรอนุมัติให้เป็นเพียงชั่วคราว

ทัศนะเช่นนี้เข้าใจว่าเกิดขึ้นในแทบทุกประเทศที่ทนงว่าได้อยู่ในชั้นของอารยธรรมแล้ว และทุกประเทศก็พยายามที่จะสร้างการสมดุลย์ระหว่างภายในประเทศของตนเอง โดยให้ฝ่ายทุนและฝ่ายแรงงานได้ประสบกันในฉันท์มิตร ในฉันท์ผู้ร่วมงานแห่งความสำเร็จ ไม่ใช่ในฉันท์ที่ชิงไหวชิงพริบซึ่งกันและกัน แต่เจตนาเช่นนี้จะสำเร็จได้เพียงใดหรือไม่นั้น ก็จะต้องคอยตามดูกันต่อไปว่า การสร้างอุดมการณ์ทั้งหลายก็ค่อนข้างจะมีทัศนะปรับปรุงสังคมจะสำเร็จไปได้แค่ไหน การตัดทอนอำนาจของฝ่ายทุนแทนที่จะบีบบริการฝ่ายแรงงาน ซึ่งปรากฏว่าบางประเทศเช่นสหรัฐอเมริกาใช้อยู่มาก ในบางแห่ง

ให้ส่วนช่วยเหลือโดยกำหนดวิธีใช้แรงงานและสวัสดิการของผู้ถูกใช้แรงงาน การควบคุมของโลกและของแต่ละประเทศที่ไม่ให้ฝ่ายทุนใช้อิทธิพลเหนือแรงงานได้ ส่วนของการละเมิดวิธีสมดุลย์แห่งอำนาจของฝ่ายแรงงานเท่าที่ปรากฏในมหาประเทศเพื่อเรียกร้องผลตอบแทนสูงขึ้น สวัสดิการให้ดีขึ้น และบางประการในบางประเทศอาจเรียกร้องในข้อปลีกย่อยจนเละเทะเลอะเลือนไม่เป็นสาระก็มีเพราะการเมาอำนาจ สิ่งเหล่านี้ทางรัฐบาลของนานาประเทศก็พยายามแก้ไขตัดสิทธิ์ต่าง ๆ เช่นการขจัดเสียซึ่งอำนาจของสหพันธ์ในกลุ่มการเดินเรือ ในกลุ่มการต่อเรือ ในกลุ่มการขนถ่ายสินค้าเช่นนี้ ก็เป็นขั้นหนึ่งและเป็นขั้นที่อาจนำไปสู่ความสำเร็จ เพื่อที่จะตัดทอนค่าใช้จ่ายลงได้ และในขณะเดียวกันก็เพิ่มพูนสวัสดิการให้ผู้มีสัดส่วนแห่งการผลิตของทั้งเรือและบริการที่ตนอำนวย การตัดทอนและวางระบบแห่งการสูญเสียโดยใช่เหตุ อันนี้อาจนำไปถึงผู้ที่ตัดทอนรายจ่ายแห่งการแข่งขันทำให้ค่าขนส่งทางทะเลสมดุลย์ยิ่งขึ้น และการค้าก็จะได้ดำเนินไปในลักษณะที่อำนวยประโยชน์แก่ทั้งผู้ผลิตและผู้บริโภค ชาติเล็กอาจหาที่ได้บนผืนท้องน้ำภายใต้ดวงอาทิตย์เพื่อทำการค้าขาย เช่นเดียวกับที่ตนได้ส่วนของการค้าขายของตนในทางผลิตและในทางที่ประหลาดมาแล้ว โดยเฉพาะในระยะประมาณสองชั่วอายุคนที่แล้วมา อย่างไรก็ดีจะต้องยังไม่ไปทำลายล้างบั่นทอนปริมาณของการเดินเรือของชาติใหญ่นั้นเสีย เพราะปริมาณของการค้าย่อมเพิ่มขึ้นติดตามปริมาณของประชาชนที่เพิ่มขึ้น และโดยเหตุนี้เองก็ย่อมนำปริมาณของการเดินเรือให้เพิ่มขึ้นเช่นกัน ดังจะเห็นได้จากลักษณะของเรือที่ขนสินค้าทั้งประเภทยุ้ง ประเภทของเหลว และประเภทสินค้าแห้งทั่วไป และเมื่อถึงขั้นนั้นแล้วกิจการเดินเรือระหว่างชาติซึ่งเป็นสิ่งที่จำเป็นสำหรับการค้าดังที่เราเห็นกันอยู่นี้จะกลายเป็นกิจการกระทำของมนุษย์ที่จำเป็นแก่สิทธิ์ของมนุษย์ด้วยกัน ซึ่งทุกรูปทุกนามต้องอาศัยบริการนี้ ซึ่งเป็นกิจการสาธารณูปโภคที่สำคัญแก่สังคมเศรษฐกิจของโลกไม่ด้อยไปกว่าบริการอื่น เช่น รถไฟ ไปรษณีย์ โทรคมนาคม หรือการบินพลเรือน เหล่านี้หรือจะสำคัญยิ่งกว่าเสียมากด้วยซ้ำ และการควบคุมงานของธุรกิจการเดินเรือ นอกจากจะเป็นระหว่างประเทศหรือกลุ่มประเทศแล้ว อาจจำเป็นต้องกระทำในเมื่อถึงขั้นนานา

ชาติ เพื่อรักษาสิทธิ์และมอบหมายหน้าที่ให้แก่ทุก ๆ ชาติที่ควรมีส่วน และทุก ๆ กลุ่มชาติในทางการเดินเรือแข่งขันกัน ซึ่งคาดไว้ว่าจะต้องเกิดขึ้นอย่างแน่นอนภายในระยะเวลาอันใกล้นี้ ติดตามกับการจับกลุ่มอย่างเห็นใจของนานาประเทศไม่เพียงในเรื่องของการเมืองแต่ในเรื่องของเศรษฐกิจ และในเมื่อนานาชาติได้เล็งเห็นถึงความเข้าใจ หันหน้าพึ่งกันและกันแล้ว การร่วมมือประสานกันในเรื่องการเดินเรือรับใช้บริการขนส่งทางทะเลแล้ว ก็จะอำนวยผลให้ทุกชาติมากกว่าการแข่งขันทำลายล้างหรือกีดกัน ซึ่งวันหนึ่งจะต้องถูกขจัดไปในที่สุดดังเช่นเรื่องหลายประการที่ถูกขจัดไปแล้ว ฉะนั้นปัญหาสำหรับประเทศที่เริ่มก่อร่างสร้างตัวก็คือ พยายามขจัดความขุ่นเคืองในอดีตเตรียมสร้างเพื่ออนาคตในทางที่ถูก สร้างพาณิชย์นาวี สร้างมาตรการ ควบคุมบริการขนส่งทางทะเลให้ต้องตามวิถีทางอันควร ก่อนที่ประเทศอื่นจะสร้างบนสัดส่วนที่ควรเป็นของเราได้

บทที่ ๕

การตื่นตัวเพื่อสร้างพาณิชย์นาวีของนานาชาติที่สำคัญ

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ พุทธศักราช ๒๕๐๙ ถึงเรื่องของการที่ชาติต่าง ๆ เห็นความจำเป็นที่จะต้องสร้างพาณิชย์นาวีขึ้น ให้เป็นกำลังของประเทศของตน ให้เป็นสดมภ์การอันหนึ่งที่จะค้ำจุนสภาวะการณ์เศรษฐกิจของชาติ ทั้งในยามปกติและในยามสงคราม และมากไปกว่านี้ยังเป็นเรื่องของการที่จะสร้างเสริมพลานุภาพ อำนวยความมั่นคงให้แก่ประเทศชาติในการรักษาเอกราชและอธิปไตยของตนดังกล่าวแล้วนั้น ความสำคัญอันนี้ได้ปรากฏชัดขึ้นทุกทีและเพื่อเป็นพยานแห่งข้อเท็จจริง โปรดสังเกตจากตารางเปรียบเทียบกองเรือพาณิชย์ของประเทศต่าง ๆ สำหรับพุทธศักราช ๒๕๐๘—๒๕๐๙ จะเห็นได้ว่า สำหรับประเทศมหาอำนาจทางทะเลใหญ่ๆนั้น เกี่ยวกับเรือบรรทุกสินค้าแห้งได้ลดปริมาณลง แต่เรือบรรทุกสินค้าเหลวกลับเพิ่มปริมาณขึ้น ส่วนสำหรับประเทศที่รอง ๆ ลงมานั้นดูจะมีส่วนเพิ่มขึ้นแทบทั้งสิ้น โดยเฉพาะเกี่ยวกับเรือบรรทุกสินค้าแห้ง ทั้งนี้อาจแปลความหมายได้คือ สำหรับประเทศใหญ่นั้น ดังที่กล่าวแล้วในบทต้น ๆ ของภาคผนวกนี้ว่า ได้ประสพปัญหานานาประการที่จำเป็นต้องระบายเรือเก่าของตนออกไป เพราะอายุขัยของเรือเริ่มเข้าสู่วัยชรา จะต้องปลดระวางออกจากประจำการ เพราะความไม่ประหยัดเกี่ยวกับอัตราค่ากรมธรรม์ประกันภัย ความล้าสมัยในสมรรถภาพของเรือเกี่ยวกับเครื่องกลไลที่ได้คิดค้นขึ้นใหม่ การผิดแผกไปจากขนาดสำหรับสินค้าบางอย่างต้องปรับปรุงให้เข้าและเหมาะสมแก่กาลเวลา และเหมาะสมกับสถานการณ์ผันแปรของโลก เช่นทางผ่านมีคลองสุเอซ เซ็นต์ลอเร็นซ์ และปานามา เป็นอาทิ การนำระบบการขนถ่ายผ่านท่อลำเลียงสินค้าซึ่งเป็นของเหลวมาใช้สำหรับในระยะทางไกล ๆ และในกาลข้างหน้าอาจนำไปลำเลียงสินค้า

ประเภทธัญญะพืชบางประการ หรือแม้แต่สินค้าที่มีลักษณะเป็นผงหรือเป็นฝุ่นให้ดูดหรือพ่นก็ได้ และประการที่สำคัญก็คือการวางระบบใหม่เกี่ยวกับเผชิญหน้าของทุนและแรงงานซึ่งรัฐบาลแต่ละประเทศจำเป็นจะต้องก้าวเข้ามาและยืนอยู่ระหว่างกลาง ไม่ใช่เป็นเพียงผู้ไกล่เกลี่ย หรือผู้ชี้ขาดดังที่เคยเป็นมาแล้วแต่ก่อน แต่จะต้องเป็นผู้ปกป้องเป่าปัดและปรับปรุงปัญหาเงานาประการของทั้งสองฝ่าย รักษาผลประโยชน์ให้แต่ละฝ่ายด้วยความเป็นธรรมในฐานะผู้บงการ ไม่ให้ความเห็นแก่ได้ ของฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดมาชะงักงันความก้าวหน้าของส่วนรวม

สำหรับประเทศเล็กนั้นเพียงแต่จะมองดูเงาของตัวเองแล้วก็พอจะเห็นได้ว่าการอยู่ในอุ้งมือ อุ้งเล็บของผู้อื่นนั้น ย่อมเป็นอุปสรรคต่อความเจริญอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้และเมื่อทุกคนเริ่มรู้สึกทะนงตัวเป็นคน ก็ย่อมจะต้องระลึกถึงเกียรติในการดำเนินชีวิตของตนเอง ควบคุมโชคชะตาของตนเองเท่าที่จะทำได้ แม้จะต้องระลึกอยู่เสมอว่าชีวิตต้องมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน ประเทศเล็กนั้นโดยปกติก็เช่นประเทศเรา ซึ่งมีสินค้าแห้งเป็นหลัก เพราะสินค้าเหลวหรือที่เรียกว่าน้ำมันแล้วเกือบทั้งหมดได้ตกไปอยู่ในมือขององค์การใหญ่โตของโลก ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของประเทศใหญ่ และพวกบริษัทน้ำมันเหล่านั้นคือผู้ที่เป็นเจ้าของเรือบรรทุกสินค้าเหลว หรือมิฉะนั้นก็เป็นผู้เช่าเรือบรรทุกสินค้าเหลว โดยเหตุนี้เรือที่สร้างขึ้นเพื่อขนสินค้าเหลวจึงจำกัดอยู่ในความคุ้มครองของบรรดามหาประเทศทางทะเลเป็นส่วนใหญ่ เว้นเสียแต่ในกรณีย์ของการสร้างเรือและจดทะเบียนเข้าไว้ในประเทศ ซึ่งดำเนินนโยบายเป็นประเทศแห่งธงเพื่อความสะดวกดังได้กล่าวไว้แล้วในเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติพุทธศักราช ๒๕๐๙ เมื่อเป็นเช่นนี้จึงจะขอกล่าวถึงเรื่องต่อไปเกี่ยวกับการขยายตัวในทางพาณิชย์นาวีที่ได้ปรากฏขึ้นในระยะหลังๆนี้เพียงเป็นสังเขป ให้พอเป็นที่เข้าใจว่าไม่มีใครนิ่งนอนใจอยู่เฉยในเรื่องของพาณิชย์นาวี เพราะการขนส่งทางทะเลเป็นเส้นเลือดสำคัญเส้นหนึ่งของชาติ หาก

ขาดลงหรือตีบตันประการใด ก็ย่อมหมายถึงการกระทบกระเทือนถึงสุขภาพและอนามัยของชาติเช่นกัน

ก. หมีใหญ่เริ่มสร้างตัว นับแต่สหภาพโซเวียตรัสเซียได้ผันแปรชีวิตจากระบบเศรษฐกิจเดิม เข้าสู่ระบบเศรษฐกิจซึ่งมุ่งสร้างตนเองและเพื่อตนเองโดยอาศัยผู้อื่นน้อยที่สุด และพยายามขยายวงการเศรษฐกิจระบบนี้เพื่อให้มีสัมพันธภาพในทางเจตนาเข้าถึงซึ่งกันและกัน แต่ปรากฏว่าแม้การขยายตัวในทางวิทยาการ การเมือง อุตสาหกิจหนักบางประการและตลอดจนกิจการในทางเกษตร ก็ไม่ถึงขั้นที่จะดำเนินไปได้โดยปราศจากความร่วมมือกับเพื่อนร่วมโลก ซึ่งอาจมีทัศนะในทางดำรงชีวิตแตกต่างกัน ยิ่งในระยะหลังๆนี้ ปรากฏว่าอาหารการกินของพลเมืองก็เข้าสู่สภาวะที่ขาดแคลน จำเป็นต้องแสวงหาจากต่างประเทศที่ไกลออกไป และต้องใช้เรือเป็นอุปกรณ์สำคัญยิ่งสำหรับขน ซึ่งหมายถึงความจำเป็นที่จะต้องจำหน่ายผลผลิตของตนออกไปยังตลาดต่างประเทศ ที่อยู่ห่างไกล เพื่อนำผลตอบแทนไปแลกเปลี่ยนกับสิ่งของที่ตนต้องการ แต่ปรากฏว่าตลาดบางแห่งของสหภาพโซเวียตรัสเซียเกิดเป็นตลาดที่หาเรือในขอบเขตของค่ายตรงกันข้ามเข้าไปได้ยาก เพราะเมื่อเข้าไปแล้วย่อมเป็นที่รังเกียจที่จะให้เข้าไปค้าในท่าเรือแห่งอื่น เช่น คิวบา เกาหลีเหนือ เวียตนามเหนือ มหาชนรัฐจีน และอื่นๆเหล่านี้ นอกจากนี้ยังมีอาณาเขตซึ่งมีอุดมการณ์ของการปกครองคล้ายคลึงกัน แม้บางฝ่ายจะไม่คล้ายคลึงกัน แต่ก็อาจเข้าใจซึ่งกันและกันอยู่มาก อาทิเช่น เยอรมันตะวันออก โปแลนด์ ยูโกสลาเวีย รูมาเนีย เหล่านี้ ซึ่งทุกแห่งตลอดจนประเทศเสรีอื่น ๆ ที่ยินดีเปิดการค้าขายด้วย ฉะนั้นการที่จะให้การค้าขายของตนขยายตัวเป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศจึงจำเป็นต้องสร้างกำลังทางพาณิชย์นาวีให้ทัดเทียมกับนานาชาติมหาประเทศขึ้นให้อยู่ในระดับใกล้เคียงกัน ถ้าจะดูตามตารางเปรียบเทียบกองเรือพาณิชย์ของสหภาพโซเวียตรัสเซียเมื่อปี ๒๕๐๘ กับในปี ๒๕๐๙ แล้วจะเห็นว่า สหภาพโซเวียตรัสเซียได้เพิ่มปริมาณของเรือขนสินค้าแห้งขึ้นจาก ๕ ล้านตัน ขึ้นเป็นเกินกว่า ๖ ล้านตัน และสำหรับเรือ

บรรทุกสินค้าเหลวซึ่งสหภาพโซเวียตรัสเซียก็จำเป็นจะต้องมี เพราะมีเรื่องของน้ำมันที่จะต้องขนถ่ายค้าขายอยู่มาก จำนวนเรือจึงได้เพิ่มขึ้นจาก ๒ ล้าน ๑ แสนตัน เป็น ๒ ล้าน ๗ แสนตัน

สิ่งที่น่าสังเกตเกี่ยวกับการขยายตัวในทางพาณิชย์นาวีของสหภาพโซเวียตรัสเซียก็คือ ในระยะหลายปีมาแล้ว ที่รัสเซียได้เป็นตลาดเหมาเช่าเรือจากเจ้าของเรือในยุโรปและเอเชียเป็นจำนวนมาก และเรือภายใต้ธงของสหภาพโซเวียตรัสเซียนี้ถ้าเริ่มเดินเรือขึ้นแล้วอาจเป็นเรือที่ใหม่กว่า แต่ยังไม่แน่ว่าเป็นเรือที่มีสมรรถภาพสูงกว่า เพราะสหภาพโซเวียตได้เร่งรีบสร้างเรือในอู่ต่อเรือจากหลาย ๆ แห่งในยุโรป และแม้ตัวเองก็ได้เริ่มในการต่อเรือด้วยเช่นกัน ทั้งเป็นการช่วยการพัฒนาการอุตสาหกิจของประเทศในค่ายเดียวกันหรือใกล้เคียงกันเช่นโปแลนด์, ยูโกสลาเวีย และฟินแลนด์เป็นต้น

สหภาพโซเวียตรัสเซียได้เริ่มอุตสาหกิจต่าง ๆ ที่ต้องใช้พาณิชย์นาวีแทบทุกแขนง เช่น เรือล่าปลาวาฬทางขั้วโลก แข่งขันกับญี่ปุ่นและนอรเวย์เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งไม่ใคร่จะมีชาติอื่นเข้าไปสู้ด้วย เรือจับปลาขนาดใหญ่ท่องเที่ยวไปตามมหาสมุทรแปซิฟิคและแอตแลนติคก็มาก เรือสำหรับบรรทุกคนโดยสารประเภทโอ่อ่าก็ได้เริ่มขึ้น และเดินในเส้นทางที่ใหม่และแปลก คือ จากอาณาเขตแห่งทะเลสาปใหญ่ของสหรัฐอเมริกาและแคนาดาผ่านมาทางนิวยอร์ค และข้ามมหาสมุทรแอตแลนติคสู่ท่าเรือต่าง ๆ ในภาคพื้นทวีปยุโรป ส่วนเรื่องของการขยายตัวในทางเรือสินค้านั้นก็มีเป็นเอนกประการ ทั้งนี้เพราะสหภาพโซเวียตรัสเซียเห็นความจำเป็นจะต้องพึ่งของจากประเทศใหญ่เช่นสหรัฐอเมริกามีนโยบายในการส่งเสริมพาณิชย์นาวีของตนเป็นอย่างมาก เนื่องมาจากความเสียเปรียบแห่งการสมดุลย์ของอำนาจทุนและแรงงานจนเกินไป ทำให้ค่าแห่งการบริหารกิจการสูงกว่าควรเมื่อเทียบกับประเทศอื่น และเมื่อรัสเซียต้องอาศัยเรือของอเมริกัน ก็ย่อมหมายถึงการต้องเสียค่าขนส่งที่สูงกว่าควร สหภาพโซเวียตจึงจำต้องใช้นโยบายชั่วคราวดังกล่าว คือ การเช่าเรือชนิดที่ให้อยู่ในความควบคุมของตนโดยสิ้นเชิง แต่ถึงกระนั้นก็ดีก็ยังไม่

สามารถจะขบปัญหาที่รัสเซียต้องประสพอยู่เพราะเป็นเรื่องระยะยาว แต่ในปี ๒๕๐๙ นี้ ได้ปรากฏตามรายงานขององค์การทะเบียนเรือของลอยด์แห่งอังกฤษว่า สหภาพโซเวียตรัสเซียได้เริ่มเปิดศักราชใหม่แห่งการต่อเรือและยังสามารถรับต่อเรือแก่ตลาดโลก คือ ได้ประมาณ ๔๒๕,๐๐๐ ตัน เพื่อให้แก่ลูกค้าชนชาติกรีก ฉะนั้นจึงคาดว่ารัสเซียจะสามารถต่อเรือให้แก่โลกได้ปีละไม่ต่ำกว่า ๓๐๐,๐๐๐ ตัน และในขณะเดียวกันก็ปรากฏว่าสหภาพโซเวียตได้สั่งต่อเรือเป็นจำนวนมากและเป็นประจำจากประเทศโปแลนด์ ฉะนั้นจึงแสดงให้เห็นว่าในขณะที่สหภาพโซเวียตรัสเซียขยายตัวในทางการเดินเรือแล้ว ก็ได้พยายามขยายตัวในทางต่อเรือพร้อม ๆ กันไปด้วย

ตามข้อความที่ได้ทราบมาจากผู้สังเกตการณ์ต่างประเทศว่า ในปัจจุบันสหภาพโซเวียตรัสเซียกำลังสั่งต่อเรือสำหรับขนสินค้าแห้งอยู่ถึง๙๗ลำ ซึ่งคงจะเป็นเรือประเภทขนสินค้าทั่วไป เพราะมีน้ำหนักอยู่เพียงลำละประมาณ ๑๕,๐๐๐ ตัน และเรือที่สั่งต่อเหล่านี้ได้เป็นการสั่งต่อในระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ และ เมษายน พ.ศ. ๒๕๐๙ นี้เอง ฉะนั้นถ้าจะเทียบกันแล้ว การสั่งต่อเรือของรัสเซียเป็นเพียงรองลงมาจากประเทศนอร์เวย์และไลเบเรียเท่านั้น แต่ก็ได้กล่าวแล้วว่าสำหรับไลเบเรียนี้อาจหมายถึงประเทศอื่นใดก็ได้ที่เป็นเจ้าของอันแท้จริง หากแต่หลบมาอาศัยธงเพื่อความสะดวกโดยเหตุผลต่าง ๆ กัน และถ้าจะรวมตัวเลขทั้งหมดแล้วจนถึงเมื่อต้นเดือนมิถุนายน พ.ศ. ๒๕๐๙ สหภาพ-โซเวียตรัสเซียได้สั่งต่อเรือรวมทั้งสิ้นประมาณ ๕๓๖ ลำ รวมน้ำหนักได้ประมาณ ๕,๖๔๑,๓๖๑ ตัน ซึ่งในจำนวนนี้เป็นเรือสำหรับสินค้าแห้ง ๔๐๗ ลำ มีน้ำหนัก ๓,๕๗๔,๕๕๖ ตัน เป็นเรือขนสินค้าเหลว ๑๒๒ ลำ รวมน้ำหนัก ๑,๙๐๙,๓๐๕ ตัน และเรือบรรทุกสินค้ายุ้ง ๗ ลำ รวมน้ำหนัก ๑๕๗,๕๐๐ ตัน และเท่าที่ผู้ชำนาญทางเรือสังเกตว่าสำหรับเรือขนสินค้าแห้งนั้น สหภาพโซเวียตรัสเซียได้ตั้งจุดหมายปลายทางไว้ว่าเมื่อถึง พ.ศ. ๒๕๑๓ ตนจะต้องมีเรือรวมน้ำหนักทั้งหมดได้ไม่ต่ำกว่า ๑๐ ล้านตัน แต่ทั้งนี้หมายถึงการที่จะต้องเปลี่ยนแปลงเรือเก่าและเรือใหม่ด้วย และอาจมีตัวเลขก้าวก่าย

เหลื่อมล้ำกันอยู่บ้าง เรื่องนี้นักการเมืองและเศรษฐกิจแห่งสหรัฐอเมริกาก็กังวลว่า สหภาพโซเวียตอาจเข้าแทนที่สหรัฐอเมริกาในฐานะมหาอำนาจทางทะเลฝ่ายการค้า ซึ่งอเมริกาควรคำนึงถึง และต้องขวนขวายแก้ไขในขั้นต้นโดยนำเอาเรือที่เก็บสำรองไว้ประมาณ ๑๕๐ ลำเข้ามาใช้ในการขนส่งทางทะเล แม้จะเป็นเรือเก่าประมาณ ๒๕ ปีแต่ก็ยังไม่เคยใช้เลย

ฉะนั้น เท่าที่ได้กล่าวมาแล้วจึงควรสังเกตว่า รัสเซียหมีใหญ่ซึ่งนอนทับอาณาเขตแห่งสองทวีป และ หลับจนลืมพาณิชย์นาวีว่า เป็นส่วนหนึ่งของ การพัฒนาการเศรษฐกิจ ซึ่งอาจเป็นสาเหตุแห่งความชักช้าในความก้าวหน้าบางประการนั้นอยู่เป็นเวลานับได้เกือบกึ่งศตวรรษ จึงได้เริ่มลืมตาตื่นและก้าวอย่างรวดเร็วที่จะเข้าครอบอาณาเขตหากินในผืนที่ที่เป็นกลาง และไม่แต่เพียงเท่านั้นการตั้งตัวของรัสเซียในทางพาณิชย์นาวีนี้ ก็ได้ปลุกให้มหาอาณาเขตเพื่อนบ้านมังกรใหญ่แห่งอาเซีย เริ่มเข้าแสวงหาแหล่งหากินบนผืนน้ำของกลางเช่นนี้ ฉะนั้นหากผู้ใดประเทศใดยังคงไม่เคลื่อนตัวเองเสียบ้าง ผืนน้ำซึ่งมีสามในสี่ของโลกนี้จะต้องแคบเข้ายิ่งขึ้น โอกาสที่จะทำมาหากินก็จะลำบากยิ่งขึ้นเป็นทวีคูณ

ข. มังกรเริ่มตื่นและแสดงบทบาททางทะเล ในขณะที่สหภาพโซเวียตรัสเซียมหาประเทศใหญ่ทาง ค่ายตะวันออก ได้เริ่มสร้าง ตัวเอง ในทางพาณิชย์นาวี อย่าง ชนิดน่าตื่นตระหนกตกใจสำหรับผู้ที่สนใจเกี่ยวกับเศรษฐศาสตร์สมุทรของโลก นับแต่จีนฝ่ายขวาได้ถูกบังคับให้ถอนตนออกจากผืนแผ่นดินใหญ่ ของเอเซียไปรวมตัวอยู่ในเกาะฟอร์โมซา ซึ่งเกือบจะเรียกว่าสร้างอธิปไตยให้เป็นสองส่วนตามพฤตินัยในเรื่องเกี่ยวกับพาณิชย์นาวีบนผืนแผ่นดินนั้นเกือบจะไม่มีการกล่าวขวัญถึงมากมายอะไรนัก เพราะการดำเนินงานของจีนแห่งผืนแผ่นดินใหญ่มีแต่ข่าวออกมา มักเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับการเมือง หรือการค้าก็โดยผ่านเมืองท่าซึ่งอยู่ใกล้เคียง เช่น ฮ่องกง หรือญี่ปุ่น ซึ่งมีเรือของชาติที่ค้าขายกับทั้งสองฝ่ายเข้ารับภาระขนถ่ายสินค้าให้ แต่มาเมื่อ ๒—๓ ปีมานี้ ปรากฏว่ามหาชนรัฐจีนได้มีการขยับขยายในเรื่องการค้าทางทะเลมากขึ้น โดยเฉพาะในเมื่อความต้องการของ

ประเทศในเรื่องอาหารบีบบังคับยิ่งขึ้น และปรากฏว่าทางมหาชนรัฐจีนได้เช่าเรือเข้าใช้ในกิจการของตนเป็นอันมาก และนอกจากนี้ยังเป็นตลาดซื้อเรือที่ใช้แล้วแทนอินเดียซึ่งเคยเป็นที่รับซื้อเรืออยู่แต่ก่อน สำหรับตารางเปรียบเทียบกองเรือพาณิชย์ของชาติต่าง ๆ แล้ว ปรากฏว่าปริมาณของเรือแห่งมหาชนรัฐจีน ได้เพิ่มขึ้นจากเรือสินค้าแห้งระหว่าง พ.ศ. ๒๕๐๘ กับ พ.ศ. ๒๕๐๙ จาก ๕๙๐,๐๐๐ ตัน เป็น ๖๑๐,๐๐๐ ตัน และเรือสำหรับสินค้าเหลวจาก ๖๔,๐๐๐ ตัน เป็น ๗๑,๐๐๐ ตัน ตัวเลขนี้ถ้าจะมองก็ไม่เห็นสำคัญนัก แต่ปรากฏว่ามหาชนรัฐจีนได้เข้าสู่ตลาดการต่อเรือด้วย เช่น ญี่ปุ่น และมหาอาณาจักรจีนได้เข้าร่วมในการสร้างอู่ต่อเรือให้แก่ประเทศอื่น เช่น เกาหลีเหนือ และเวียดนามเหนือเป็นอาทิ นอกจากนี้เมื่อต้นเดือนกรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๙๙ นี้เอง ได้มีข่าวว่ามีการจัดตั้งบริษัทเดินเรือชื่อ SINO—TANZANIA SHIPPING LINE ขึ้น เป็นสายการเดินเรือระหว่างประเทศทานเซเนีย ติดต่อกับประเทศมหาชนรัฐจีน โดยฝ่ายจีนเป็นผู้ที่ออกทุนในขั้นปฏิบัติการทั้งสิ้น แต่ว่าครึ่งหนึ่งของเงินทุนนั้น จะถือเป็นหุ้นของบริษัท SINO-TANZANIA SHIPPING LINE และประเทศจีนจะเป็นผู้ให้เงินยืมเป็นระยะสิบปี เริ่มชดใช้นับแต่ปี พ.ศ. ๒๕๒๐ เป็นต้นไป และบริการฝ่ายการเดินเรือนี้จะเริ่มก่อนสิ้น พ.ศ. ๒๕๐๙ ซึ่งย่อมหมายถึงว่าเรือเหล่านี้มีพร้อมอยู่แล้วทางฝ่ายจีน ในขณะเดียวกันก็มีข่าวจากลอนดอนว่าเกิดมีการตั้งสหการเดินเรือชื่อว่า THE EASTERN AFRICA NATIONAL SHIPPING LINE ขึ้น ซึ่งบรรดารัฐบาลแห่งประเทศคีเนีย อูแกนดา ทานแซเนีย และแซมเบีย พร้อมกับผู้แทนของ SOUTHERN LINE และประธานของ EAST AFRICA CONFERENCE LINE ได้ตกลงร่วมมือกัน เพื่อให้สมาชิกแห่งชมรมเรือได้มีส่วนเว้นสำคัญสำหรับการขนสินค้าจากแอฟริกาตะวันออกไปยังบริเทนและยุโรปเหนือ ข้อตกลงนี้มอบให้ SOUTHERN LINE เป็นบริษัทอำนวยการ (MANAGING AGENTS) และหุ้นอื่น ๆ แบ่งกันแต่ละประเทศที่กล่าวนามมาแล้ว

ข้อพึงสังเกตของความเคลื่อนไหวนี้ก็คือ นับเป็นครั้งแรกที่มหาชนรัฐแห่งผืนแผ่นดินใหญ่ได้เข้าไปอยู่ในวงการเดินเรือระหว่างประเทศกับชาติอื่นอย่างเปิดเผยและมีสัดส่วนแห่งการลงทุนร่วมกันนั้น โดยที่ชาติอื่นนั้นไม่ต้องลงทุนเลยเว้นแต่สินเชื่อระยะยาวซ้ำผลัดเวลาเป็นกรณีพิเศษด้วย และในขณะเดียวกันประเทศนั้นก็ได้มามีส่วนสัมพันธ์กับชมรมเรือ สร้างเป็นบริษัทเรือขึ้นใหม่ ซึ่งอาจเป็นวิธีการอันหนึ่งที่ชมรมเรืออาจใช้สำหรับแก้ปัญหาของประเทศที่กำลังพัฒนาการ และขัดขวางผลประโยชน์อย่างสมบูรณ์ของชมรมเรือ และเมื่อความสัมพันธ์โดยผ่านทั้งสองอันเข้านี้ ก็อาจหมายถึงการเปิดทางค้าขายของพาณิชย์นาวีได้สะดวกยิ่งขึ้น สำหรับมหาชนรัฐจีนและสำหรับชมรมเรือโดยอาศัยประเทศเป็นกลางประเทศหนึ่ง ทั้ง ๆ ที่ชมรมเรือก็ยังไม่มีบริการติดต่อไปกับค่ายตะวันออก เว้นเสียแต่สายการเดินเรือทางสายของเยอรมันซึ่งเพิ่งได้รับการเข้าเป็นสมาชิกเมื่อไม่นานมานี้ และเมื่อพิจารณาประกอบกับการที่บริเทนใหญ่ได้รับรองในอธิปไตยของมหาชนรัฐจีนแล้วตามนิตินัย ก็ย่อมหมายถึงการเปิดทางแห่งการค้าและการขยายตัวของพาณิชย์นาวีของมหาชนรัฐจีนด้วย ในขณะที่การปฏิบัติงานของชมรมเรือได้ดำเนินไปในบางประการประสบอุปสรรคของประเทศเล็กๆ ที่ยังด้อยต่อการพัฒนาการทางทะเล เช่น ประเทศของกลุ่มอีคาเฟ่และปัญหาเรื่องเกี่ยวกับค่าระวางก็มี เกี่ยวกับบริการซึ่งทางชมรมเรืออำนวยให้แก่ประเทศที่ยังพัฒนาการไม่เข้าขั้นสูงทัดเทียมก็มี หรือปัญหาอื่น ๆ อีกในทางการประชุมของสหประชาชาติในเรื่องการพัฒนาการของการค้าระหว่างชาติ (UNCTAD) ซึ่งบางประเทศในการเดินเรือที่มีส่วนเกี่ยวกับการดำเนินการของชมรมเรือและได้ครองสมุทรอยู่แล้ว จึงรู้สึกว่าไม่ใคร่อยากจะให้ประเทศที่ตื่นใหม่เริ่มสังวรในสิทธิของตนในเรื่องนี้และพยายามกีดกันอยู่นั้น อาจใช้มหาประเทศจีนบนผืนแผ่นดินใหญ่แห่งทวีปเอเซียนี้เป็นเครื่องมือและเป็นฐานที่จะสร้างป้อมปราการที่มั่นคงขึ้นอีกแห่งหนึ่ง เพื่อขจัดและกีดกันเหล่าประเทศด้อยพัฒนาการในการลืมตาอ้าปากขยายอุตสาหกิจของตนเพื่อความมั่นคงสถาพรในทางเศรษฐกิจ และสร้างความเป็นเอกราช

หรืออิสรภาพที่ใกล้จะแท้จริงมากยิ่งขึ้น แทนที่จะเพียงแก้ปัญหาของการเมืองและงดงามเพียงด้วยถ้อยคำ แต่การเป็นอยู่อันแท้จริงนั้น ยังคงอยู่ในเงาของอาณานิคมดังที่ได้เคยเป็นมาในหลายๆ ศตวรรษที่ผ่านมาแล้ว ฉะนั้นการที่จะป้องกันผลประโยชน์ของประเทศที่ด้อยการพัฒนาการด้วยกันก็คือ การตื่นขึ้นด้วยกัน การร่วมมือกันในทางที่ถูกที่ควรและลืมเสียบ้างในส่วนผลประโยชน์ทางการเมืองของแต่ละบุคคล

ค. โครงการของชมพูทวีป ในเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ พุทธศักราช ๒๕๐๙ ได้กล่าวไว้บ้างเรื่องอินเดียเริ่มสร้างพาณิชย์นาวีของตนนับแต่ได้เอกราชทางการเมือง ทั้งนี้ตามความรู้สึกของผู้เสนอเห็นว่าเป็นความไหวพริบที่เฉลียวฉลาด เพราะปัญหาบ้านเมืองของอินเดียได้อุบัติขึ้นภายหลังได้ส่อให้เห็นได้ชัดว่า รัฐบุรุษของอินเดียไม่เพียงแต่จะมีความทะเยอทะยานอยากเป็นรัฐบุรุษให้เพียงโลกรู้จักตัวและตื่นขึ้นเฉพาะตัวเท่านั้น แต่เป็นการมองเห็นการพัฒนาการในระยะยาว ถึงแม้ว่าจะเป็นเรื่องที่มีขวากหนามกีดกั้นมากหลายและอุปสรรคนานาประการ เช่น ปัญหาเรื่องศาสนา ปัญหาเรื่องภาษา ปัญหาเรื่องประเพณี ปัญหาเรื่องวรรณะ และใหญ่ที่สุดคือปัญหาของเพื่อนบ้าน ๒ ด้าน ที่มิตรภาพไม่ใคร่กลมเกลียวกันนัก ในทางตะวันตกมีปากีสถาน และในทางเหนือมีมหาชนรัฐจีน อินเดียแม้เป็นประเทศใหญ่มีประชาชนมาก มีทรัพยากรและทุนสะสมอยู่มากก็ตาม แต่เพราะความใหญ่และการแพร่กำลังออกไปก็ทำให้การป้องกันตัวลำบาก นี่รวมไปถึงสภาวะเศรษฐกิจซึ่งแบ่งบุคคลออกเป็นชั้นใหญ่ ๆ คือ ผู้ที่ทรัพย์มากและผู้เกือบไม่มีทรัพย์เลย สำหรับผู้มีทรัพย์นั้น อินเดียได้รับประโยชน์ในการที่อินเดียสามารถเคลื่อนอำนาจไม่ให้เป็นแรงบีบบังคับฝ่ายอื่นที่อ่อนกว่าได้ และสามารถนำเอาทรัพยากรมาขยายในทางอุตสาหกรรม ตลอดจนธุรกิจการเดินเรือเป็นอำนาจที่สองของทางซีกโลกตะวันออกนี้ได้ การขยายตัวของการสร้างเรือซึ่งก็เริ่มทำขึ้นแล้วอย่างงดงามและก็ยังคงขยายต่อไปอีก จนบางครั้งเป็นที่น่าอิจฉาของประเทศอื่น เช่น ประเทศที่ได้รักษาอิสรภาพของตนมาได้ตลอดเวลาที่ชนต่างชาติเข้าไปครองอินเดีย แต่ถึงกระนั้น

ก็ตามการขยายตัวเหล่านี้ถ้าจะพูดไปเป็นเรื่องของความจำเป็น คืออินเดียสังวรดีว่าประชากรของตนขาดสิ่งประกอบที่ควรแก่ชีวิตอยู่อีกเป็นจำนวนมากมาย แม้แต่อาหารแทบจะกล่าวได้ว่า ตลอดเวลาไม่ส่วนใดส่วนหนึ่งของอินเดียจะต้องมีคนอดตาย ในสมัยของรัฐบาลอินเดียภายใต้ ฯพณฯ เยาวหะราล เนรูห์ ได้นำอินเดียไปสู่ความมีเกียรติโดยความสามารถของรัฐบุรุษเป็นส่วนตัวในบางท่าน พยายามให้อินเดียอยู่ในฐานะความเป็นกลางในหลักแห่งปรัชญา หรือจะพูดง่าย ๆ ว่าเหยียบเรือสองแคม เพราะรับความช่วยเหลือส่วนมากจากประเทศในวงแห่งจักรภพอังกฤษด้วยกัน ส่วนทางอื่นนั้นก็รับทุกแห่งที่หมายถึงอำนาจแต่ก็พยายามให้ได้สมดุลย์กัน ไม่มากไม่น้อยกว่ากัน เพื่อแสดงความไม่เลือกที่รักมักที่ชัง นโยบายการสร้างพาณิชย์นาวีก็ใช้ลักษณะนี้โดยรับเอาความช่วยเหลือของทั้ง ญี่ปุ่น เยอรมนี อังกฤษ และนอร์เวย์

เมื่อ ฯพณฯ เนรูห์ สิ้นบุญไปแล้ว ฯพณฯ ศาสตรี ได้เข้ามาเป็นผู้ถือพังงานำรัฐนาวา ก็ได้ดำเนินตามรอยทางเดินของท่านมหาบุรุษผู้นำรัฐบาลคนก่อน แต่ก่อนที่ ฯพณฯ ศาสตรี จะได้ดำเนินงานไปในลักษณะใดของท่านเองชะตากรรมของท่านก็ได้สิ้นสุดลง มรดกแห่งการบริหารงานของชาติตกอยู่ในมือของบุตรีท่านเยาวหะราล เนรูห์ คือ ฯพณฯ นางอินทิรา คานธี ในระยะนี้ผลบังคับแห่งเศรษฐกิจได้กระชับหนักขึ้น การอดอาหารเนื่องจากการสู้รบกับปากีสถานทางด้านตะวันตก การถูกรุกล้ำดินแดนที่จำเป็นต้องเสียแหล่งทำมาหากินไปโดยการรุกล้ำดินแดนของชาวจีนจากธิเบต ภัยธรรมชาติได้ก่อให้เกิดข้าวยากหมากแพง อาหารขาดไม่พอที่จะเลี้ยงประชากรนับเป็นจำนวนสิบล้านเหล่านี้ บังคับให้รัฐบาลอินเดีย ต้องปรับปรุงนโยบายของตนเองในการสร้างสัมพันธภาพกับนานาประเทศ อินเดียเริ่มรับการช่วยเหลือและซื้อขายกับประเทศที่ไกลออกไปมากเข้า ประเทศใดที่สามารถช่วยเหลือได้ในทางทุนทรัพย์และกำลังทางเศรษฐกิจอย่างใด อินเดียก็รับโดยไม่รักษาดุลย์ภายในลักษณะเดิม แม้ในทางการทูตก็พยายามที่จะทำให้อินเดียอยู่ในจุดแห่งความสนใจความสำคัญ และอยู่ในจุดกลางแห่งดุลย์ของต่างอำนาจ

อินเดียได้รับอาหารมากมายจากสหรัฐอเมริกา แคนาดา และออสเตรเลีย ซึ่งหมายถึงการจะต้องจัดหาเรือไปบรรทุกขนมาสู่อินเดีย ฉะนั้น อินเดียจะต้องใช้นโยบายเข้าสู่ตลาดการเช่าเรือ แข่งขันกับลูกค้าเช่าเรือใหญ่อีกสองประเทศ คือ สหภาพสังคมสาธารณรัฐรัสเซียและมหาชนรัฐจีน และเมื่อการผลิตอาหารให้เพียงพอแก่ประชาชนยังเป็นเรื่องของปัญหาวันหน้าที่ระยะนาน ก็หมายถึงอินเดียจะต้องเพิ่มพูนการผลิตสินค้าที่ตนผลิตได้เพื่อนำไปแลกเปลี่ยนกับสิ่งที่ต้องการต่อไปมากยิ่งขึ้น และเมื่อเป็นเช่นนี้ก็เป็นเรื่องของการเจรจาสองฝ่าย (TWO-WAYS TRAFFIC) และเรือที่จะขนก็จะต้องมีอยู่เป็นประจำเพื่อประหยัดในการขนส่งให้มากที่สุดที่จะมากได้ และเปิดโอกาสให้หนทางหาอาชีพของชนชาติอินเดียต่อไป

การแก้ปัญหากสิกรรมหรืออุตสาหกรรมก็ตาม ก็หมายถึงการสร้างทำนบ การสร้างโรงงานการสร้างเครื่องจักรเหล่านี้ มีส่วนประกอบจะต้องนำเข้ามาจากต่างประเทศทั้งสิ้น และเมื่อของนำเข้ามามาก ก็ต้องสร้างสิ่งที่ส่งออกไปชดใช้มากยิ่งขึ้น ความจำเป็นของการเดินเรือจึงเพิ่มพูนขึ้นเป็นลำดับ

ปัญหาเรื่องอัตราค่าระวางก็ตาม ปัญหาเรื่องปริมาณของระวางก็ตาม ปัญหาเรื่องอุปสรรคที่จะเข้าท่าอื่นก็ตาม ตลอดจนปัญหาเรื่องการแข่งขันกับเรือภายใต้ธงอื่นได้อยู่ในความนึกคิดของนักเศรษฐศาสตร์อินเดียหลายท่าน ซึ่งต่างสละเวลา สละความคิดและอื่น ๆ หันเข้าสนใจโดยเฉพาะในเรื่องของปัญหาเศรษฐกิจทางทะเล ติดตามบทเรียนของผู้อื่น แม้แต่จะไม่ได้มีตำราที่ยังขีดเส้นใต้ให้ดู พยายามเข้าใจในเรื่องใกล้สภาพความเป็นจริงที่สุด ไม่เอาความเกลียด โกรธ และโมโหเป็นอารมณ์ และไม่อาศัยหลักแห่งสามัญสำนึกเป็นสำคัญ จึงได้ร่วมกัน บางครั้งคนละทัศนะแต่ก็ปรับความเข้าใจกันได้วางนโยบายแห่งชาติในทางพาณิชย์นาวี ไม่ว่าจะเป็นฝ่ายทหาร ฝ่ายปกครอง ฝ่ายปราบปราม ร่วมมือกันอย่างใกล้ชิด ดังตัวอย่างเช่นที่ผู้เขียนเห็นว่าเป็นเรื่องที่น่าเห็นใจและน่าคิด คือ เมื่อเร็ว ๆ นี้ประเทศอินเดียได้ทำสัญญาทางการไมตรีระหว่างชาติ โดย

เฉพาะกับประเทศเยอรมันนี ซึ่งต่างฝ่ายต่างอำนวยประโยชน์ให้แก่กันและกัน สำหรับเรือของแต่ละชาติให้เข้าไปยังเมืองท่าของอีกชาติหนึ่ง และนี่ก็คงเป็นตัวอย่างสัญญาที่จำเป็นแก่อินเดียจะต้องทำขึ้นกับประเทศอื่น เพื่อแผ้วถางทางไปสู่พรมแดนใหม่ของการเดินเรืออินเดีย ในเมื่อระลึกถึงว่าการเดินเรือของเยอรมันนีก็เป็นเรื่องของการคืนชีพและของอินเดียเป็นเรื่องเพิ่งคลอด การตกลงเช่นนี้รู้สึกว่าจะเป็นประโยชน์ยิ่ง ในเมื่อคำนึงถึงอำนาจของ (GRATEL) ที่จะทำให้เรือนอกกลุ่มเข้าปฏิบัติการไม่สะดวกนักในประเทศแห่งยุโรป เว้นเสียแต่จะมีเครื่องป้องกันดีเช่นนี้ และนอกจากนั้นเมื่อระลึกว่าเมืองท่าบนพื้นแผ่นดินยุโรปเป็นแหล่งสำคัญสำหรับสินค้าทางภาคตะวันออกนี้ ตั้งอยู่ในประเทศเบลเยี่ยม ฮอลแลนด์ และเยอรมันนี การจะผลีผลามเข้าสู่ถั่งเวี่ยน โดยปราศจากมงคลคุ้มกันที่มีความขลังเพียงพอแล้ว ก็เป็นเรื่องที่น่าครั่นคร้ามเป็นอย่างมาก

ง. **วิถีสร้างตัวของจีนพเนจร** เรื่องของโลกเกี่ยวกับพาณิชย์นาวีที่น่าจะสังเกตมีอยู่เรื่องหนึ่ง คือ เรื่องการคลี่คลายขยายตัวของประเทศชาติจีน ซึ่งเป็นการสร้างที่ผิดแผกแตกต่างกว่าชาติอื่นอยู่มาก ถ้าหากจะให้เข้าใจเรื่องได้แน่ชัดแล้วจะต้องมองเห็นถึงความสามารถ ความอดทน ความกดดันที่ชาวจีนได้รับมาแต่อดีต ประกอบกับการถือโอกาสเอาเปรียบพฤติการณ์และสร้างตนเอง ในครั้งหนึ่งท่านมหาปราชญ์แห่งประเทศไทยได้เคยเปรียบคนจีนว่าเสมือนยิวแห่งบูรพาทิศ ข้อนี้เป็นความจริงที่ยิ่งนานวันเข้าก็ค้านไม่ได้เลือดของจีน (หมายถึงทั้งมงโกลและแมนจูได้แทรกซึมอยู่ในบรรดาประชาชนของชาติต่าง ๆ ในแคว้นเอเซีย โดยเฉพาะในเอเซียอาคเนย์อย่างมากมาย) เช่นเดียวกันกับสายเลือดของชนชาติยิวได้เจือปนอยู่ในบรรดาประชาชาติแห่งยุโรป อเมริกา ตะวันออกกลาง และแม้อาฟริกา ชนชาติจีนได้ถูกการกระทบกระเทือนในปัญหาเกี่ยวกับการรวมตัวทั้งในอดีตมาจนในปัจจุบัน เช่นเดียวกับชาวยิวแต่สมัยของโมเสส ตลอดมาจนถึงการสร้างตัว ณ ประเทศอิสราเอล และแปลกที่สุดก็คือในปัจจุบันจีนได้ทำการสร้างพาณิชย์

นาวีของตนที่จำเป็นแฝงรูปภายใต้ธงชาติอื่นบ้าง ร่วมกิจการกับประเทศที่เกิดใหม่บ้าง และก็เช่นเดียวกับอิสราเอลซึ่งต้องสร้างพาณิชย์นาวีของตน นอกจากในชื่อของตนเองแล้ว ยังพยายามแซงอยู่กับประเทศอื่น ๆ อาทิ พม่า และฆานา และก็ยังเขยิบเข้าสู่ประเทศอื่นต่อไปอีก เป็นต้น

สำหรับบรรดาชาติที่ถูกแยกตัวเป็นสองฝ่ายหรือเพื่อจะให้ชัดยิ่งขึ้น ก็คือสองอธิปไตย (แม้ในทางพิธีการต่างประเทศ อาจยอมรับฝ่ายหนึ่งไม่ยอมรับอีกฝ่ายหนึ่ง แต่โดยพฤตินัยแล้วก็รับด้วยกันทั้งนั้น) ประเทศเช่น เยอรมนี แบ่งออกเป็นประเทศเยอรมนีตะวันออกและตะวันตก โดยผู้ซึ่งเป็นผู้ชนะเข้าครองตัดสินแบ่งและค่ายฝ่ายหนึ่งก็รับรองส่วนหนึ่ง อีกฝ่ายหนึ่งก็รับรองอีกส่วนหนึ่งแยกแยะกันออกไปโดยเด็ดขาด ชาติเกาหลีแยกออกเป็นฝ่ายเหนือกับฝ่ายใต้ก็โดยนัยเดียวกัน และต่างฝ่ายต่างก็รับรองอธิปไตยโดยค่ายที่ตนสังกัด ชาติเวียดนามแบ่งออกเป็นฝ่ายเหนือและฝ่ายใต้ แยกออกโดยข้อตกลงของคณะกรรมการนานาชาติทำหน้าที่ "ท้าวมาลีวราช" และต่างฝ่ายต่างก็ได้รับรองและสนับสนุนโดยค่ายที่ตนนิยม แต่เรื่องของประชาชาติจีนเป็นเรื่องที่ผิดกันและแปลกประหลาดมาก คือเมื่อสิ้นสงครามโลกครั้งที่สอง โดยสภาพแห่งการเมือง จีนได้รับการยกย่องเป็นผู้ชนะและเข้าครองตำแหน่ง "พี่เบิ้มทั้งห้า" ได้เป็นผู้ก่อการอันสำคัญของสหประชาชาติเพื่อวางระบบใหม่แก่โลก เป็นสมาชิกถาวรของสภาความมั่นคงแห่งสหประชาชาติซึ่งมีประเทศอื่นอีกสี่ประเทศ ต่างฝ่ายต่างก็เป็นผู้นำทั้งนั้นในทางการเมืองของโลก ต่อมาการผันแปรภายในประเทศจีนเองได้แบ่งแยกกลุ่มการเมืองออกต่อสู้กันจนถึงขั้นที่ฝ่ายหนึ่งสามารถครองผืนแผ่นดินใหญ่บนพื้นทวีปได้โดยสิ้นเชิง ขับไล่อีกฝ่ายหนึ่งที่เป็นรัฐบาลอยู่เดิมต้องข้ามน้ำข้ามทะเลซัดเซพเนจรไปครองแผ่นดินแห่งเกาะซึ่งครั้งหนึ่งเคยเป็นเกาะของชนชาติที่ล้าหลังมากแห่งความเจริญ และจีนคอยครองอำนาจเหนือในสมัยโบราณชนิดประเทศบรรณาการ ต่อมาชนชาติอื่นก็ได้เข้าครองเกาะนั้นมี ชาวโปรตุเกต ชาวฮอลแลนด์ และชาวญี่ปุ่น เกาะได้หวันหรือฟอร์โมซานี้ ซึ่งอันที่จริงก็เป็นชาติหนึ่งในอดีต เมื่อจีนส่วนที่เตลิดเปิดมาจากแผ่นดินใหญ่เข้ามาบน

เกาะนี้ ปรากฏว่าได้นำทุนทรัพย์และทรัพย์สินเงินทองอีกหลายอย่างหลายชนิดติดตัวมาด้วย ออกจากประเทศจีนพร้อมกับได้รับการสนับสนุนจากฝ่ายตะวันตกเป็นอันมาก ทำให้จีนพเนจรซึ่งยึดเกาะไต้หวันได้สร้างบนผืนแผ่นดินนี้ให้อุดมสมบูรณ์ แต่ประการหนึ่งที่น่าคิดก็คือแผ่นดินนี้ได้ถือเป็นแผ่นดินจีน ไม่ใช่คืนให้แก่เจ้าของเดิม คืนให้ประชาชนชาวไต้หวัน ดังที่กระทำกันเป็นส่วนมากหลังสงครามโลกครั้งที่สอง และเมื่อเป็นเช่นนี้จีนผู้ครองบนผืนแผ่นดินใหญ่ก็ยังถือว่าเป็นแผ่นดินจีนซึ่งตนยังครองไม่ได้ จีนทั้งสองฝ่ายไม่ว่าจะเป็นบนผืนแผ่นดินใหญ่หรือบนเกาะไต้หวัน แม้แต่ละแห่งจะได้รับการรับรองในอธิปไตยโดยนานาชาติไม่เหมือนกัน แต่โดยพฤตินัยแล้วก็ดูเหมือนจะรับรู้ว่าประเทศนี้มีอธิปไตยด้วยกันทั้งคู่ เพียงแต่ต่างคนต่างชิงเอาประเทศชื่อเดียวกันไม่ยอมแยกออกเป็นสองประเทศ และอาจเป็นเพราะพยายามชิงที่นั่งในฐานะสมาชิกแห่งมหาอำนาจ ที่มีเกียรติของสหประชาชาตินั้นด้วย

แต่ในกรณีของจีนนี้ไม่ใช่การรับรองให้เป็นไปโดยค่ายใดค่ายหนึ่งโดยเด็ดขาด เช่นค่ายเสรีก็มีหลายประเทศตลอดจนมหาประเทศไปรับรองจีน ซึ่งสนับสนุนโดยอีกค่ายหนึ่ง และจีนซึ่งสังกัดอยู่ในค่ายเสรีก็ได้รับการรับรู้ด้วย ประเทศที่นับถือความเป็นกลางไม่อยู่ในค่ายใด หรืออาจเรียกว่า เป็นค่ายที่สาม เมื่อพฤติการณ์เป็นเช่นนี้ความยุ่งเหยิงก็ปรากฏขึ้น ในเมื่อผลประโยชน์ของการค้าเข้ามามีอำนาจเหนือผลประโยชน์แห่งการเมืองและเมื่อผลประโยชน์การค้าและการเมืองพัวพันกันมากเข้า เรื่องก็หนีไปไม่พ้นที่จะกระทบกระเทือนถึงการเดินเรือค้าซึ่งรับใช้การค้าของโลกระหว่างประเทศโดยทั่วไป

ในเมื่อบางประเทศแห่งค่ายเสรีเช่นสหราชอาณาจักรบริเทนและสมาชิกนานาประเทศในเครือจักรภพ ในเมื่อสนับสนุนทางการเมืองรับรองอธิปไตยแห่งจีนบนผืนแผ่นดินใหญ่ แต่ในสมัยเดียวกันก็แสดงความเห็นอกเห็นใจกับจีนบนเกาะไต้หวัน ประเทศบนภาคพื้นยุโรปอื่น เช่น เยอรมนีตะวันตก รับรองจีนบนเกาะไต้หวันแต่ก็ผูกพันทางการค้ากับจีนบนผืนแผ่นดินใหญ่ ส่วนประเทศพื้นยุโรปอื่น เรื่องไปมาก็แล้วแต่ผลประโยชน์จะอำนวยให้เขาจะเห็นว่าตนควรรับรองใคร เช่นฝรั่งเศส เมื่อเป็นเช่นนี้

ความยุ่งเหยิมในเรื่องของการเดินเรือค้าจึงเกิดขึ้น บางท่ารังเกียจและยอมรับเรือฝ่ายโน้น และบางท่ารังเกียจและยอมรับเรือฝ่ายนี้ ฉะนั้นความจำเป็นของจีนจึงเลื่อนลอยเป็นอันมากต้องแก้ไปตามเหตุการณ์ที่เหมาะสม เพราะการค้าของเรือนั้นเป็นเรื่องที่สัมพันธ์กับบริการทางทูตและทางกงสุลยิ่งกว่าเรื่องของการค้าใด ๆ ธงที่ติดบนท้ายเรือก็เป็นเสมือนเครื่องหมายสักหน้าว่าเมื่อตนเข้าเมืองท่าใดจะได้รับรองเพียงใด นอกจากนี้ยังมีปัญหาในเรื่องประเทศที่ตนเป็นมิตรและค้าขายอยู่แต่เกิดไปเป็นคู่เผชิญหน้ากับผู้อื่น การนำเรือเข้าไปในท่าของประเทศเหล่านั้นก็เป็นที่บาดหมางใจกับประเทศอื่น เช่น ผู้ค้ากับประเทศคิวบา ย่อมถูกรังเกียจที่จะเข้าไปค้ากับสหรัฐอเมริกา หรือผู้ค้ากับหรือคบกับอิสราเอลก็จะกระทบกระเทือนถึงโอกาสที่จะค้ากับประเทศอาหรับต่าง ๆ เป็นอาทิ เมื่อเป็นเช่นนี้เรื่องที่ติดคอกลืนยากก็เกิดขึ้นกับจีน สำหรับบนผืนแผ่นดินใหญ่นั้นเป็นเรื่องของการค้าภายในหมู่มิตร และจีนบนผืนแผ่นดินใหญ่ก็ไม่ใคร่จะมีเรือของตนเอง จึงต้องเช่าเรือผู้อื่นมาเดิน ใช้ธงชาติเหล่านั้นเป็นเครื่องบังหน้า และแม้จะมีเรือเดินก็เดินไปในประเทศที่อ้าแขนรับตน ตรงกันข้ามกับจีนคณะชาติซึ่งมีผู้ที่มั่งคั่งโดยนัยต่าง ๆ ได้กอบโกยทรัพย์สินมากับตนเมาก มายไปตั้งภูมิลำเนาอยู่ในประเทศสหรัฐอเมริกาในบราซิล และแยกแยะไปแม้แต่มายังประเทศไทย เหมือนกับชาวยิวที่ได้ไปสร้างพลานุภาพในทางการเงินและการค้าอย่างมโหฬารไว้ในยุโรป และในอเมริกา ชาวจีนพเนจรเหล่านี้ภายในระยะเวลาไม่ถึง ๒๐ ปี ได้สร้างอาณาจักรเศรษฐกิจอันมหาศาลไว้ เช่นการอุตสาหกิจในทวีปอเมริกาใต้ สร้างกิจการค้าบนแผ่นดินแห่งสุวรรณภูมิ การเดินเรือก็ได้ร่วมเข้าไปในประเทศฟิลิปปินส์ ในประเทศมาเลย์เซีย และที่ยิ่งใหญ่ที่สุดคือการเดินเรือที่สร้างขึ้นคาบประเทศเช่นตนเองอยู่ในอเมริกา มีศูนย์ดำเนินงานในไต้หวัน ในฮ่องกง ในโตเกียวสร้างบริษัทต่าง ๆ เป็นตาข่าย ตลอดจนในประเทศไลเบเรีย และประเทศปานามา จีนมากหลายได้กลับกลายถือสัญชาติประเทศที่ตนเข้าไปก่อร่างสร้างตน แต่บางคนที่เก่งฉกาจยังคงรักษาสภาพของตนไว้เป็นจีน แต่ดำเนินงานในต่างประเทศ สร้างกองเรือค้าขึ้นมีทั้งเรือสินค้าทั่วไป เรือสินค้ายุ้ง เรือสินค้าเหลวอย่างทันสมัย ไม่น้อยหน้า

กับพวกเจ้าของเรือชาวกรีก และสะแกนดิเนเวียเท่าใดนัก นี่ไม่เพียงรายเดียวแต่มีหลายรายที่เป็นนายธนาคาร ประสานงานแก่กลุ่มเดินเรือก็มากมาย ที่เป็นผู้ทำการรับส่งสินค้าในต่างประเทศก็มากมายเหล่านี้ เป็นการสร้างอาณาจักรภายในอาณาจักรของผู้อื่น สำหรับรัฐบาลจีนนั้น โดยความสนับสนุนของประเทศมหามิตรที่เอื้อเฟื้อได้สร้างบริษัทเรือขึ้น ๒—๓ บริษัท แต่ก็เป็นเรื่องของรัฐบาลทำการค้า จึงไม่ใคร่จะรุ่งเรืองทัดเทียบกับเรือของเอกชน แต่ก็ปรากฏว่ามีสินค้าเต็มเสมอ คงเป็นสินค้าที่เหลือเลือกแล้ว ตามตัวเลขของจีนพเนจรนี้ปรากฏว่ามีเรือประมาณ ๘๐๐,๐๐๐ ตัน เท่าที่หาตัวเลขได้ แต่อันที่จริงแล้วน่าจะมีมากกว่านี้มาก คือเป็นเรือที่อาศัยธงผู้อื่นค้าขายเพื่อความสะดวกในการเข้าท่าของประเทศที่ไม่ได้รับรองตนบ้าง เพื่อการหลีกเลี่ยงภาษีอากรบ้าง แต่คงไม่ใช่หลีกเลี่ยงในเรื่องของแรงงานเพราะลูกเรือจีนได้เป็นที่รับรองแทบทั่วไปในวงการแห่งพาณิชย์นาวีโลกว่าค่าจ้างย่อมเยา มีสมรรถภาพสูง และมีวินัยอยู่ในชั้นดีมาก ดังนี้จึงเห็นได้ว่าพาณิชย์นาวีของจีนพเนจรได้ขยายตัวอย่างมากมาย และได้เจริญทุกลักษณะแต่ส่วนมากยังต้องอาศัยร่มธงของชาติอื่น ทั้งในการจดทะเบียน หรือแม้ไปรับดำเนินงานในลักษณะตัวแทนฝ่ายอำนวยการ และนำเรือของตนเข้าสมทบกับเรือของประเทศอื่นที่ยังด้อยความเจริญกว่าและขยับขยายตัวไม่ทันการ แหละหรือเพื่อหวังสิทธิพิเศษบางประการจากเรือของประเทศอื่นอันพึงได้รับนั้น จะได้เอื้ออารีย์สู่เรือที่ตนเข้าร่วมสมทบด้วย ซึ่งจะสามารถนำผลประโยชน์เข้าสู่ประเทศจีนบนเกาะ แม้จะมีอาณาเขตจำกัดแต่ก็จะเจริญยิ่งขึ้นไปอีกในทางเศรษฐกิจด้วยปฏิบัติการมองระยะไกล รวมทั้งความฉลาดและเฉลียวของผู้บริหารงานซึ่งเป็นชนจีนในฝ่ายที่ตนเลือก ฉะนั้นการสร้างความสมบูรณ์พูนสุขให้แก่ประชาชนบนเกาะฟอร์โมซา จึงไม่ผิดแผกจากการฟื้นแผ่นดินที่แห้งแล้งในเขตเยรูซาเล็มขึ้นเป็นประเทศอิสราเอล แต่ก็ยังต้องระแวดระวังอันตรายทั้งปวงซึ่งอาจเคลื่อนมาจากค่ายตรงข้ามทั้งทางบกและทางทะเล และตลอดจนการแปรพักตร์ของประชากรที่อยู่นอกถิ่น เพราะอำนาจของกำไรย่อมอยู่เหนืออำนาจแห่งธง

และโดยเฉพาะเรือที่ยังสังกัดธงของชาติอื่นนั้น อาจเปลี่ยนแปลงผันแปรไปเป็นเรือของชาติเดียวกันอีกค่ายหนึ่งได้ หรือยิ่งกว่านั้นอาจหาร่มโพธิ ร่มไทรใหม่ ที่อำนวยผลประโยชน์ให้แก่ตนแน่นอนยิ่งขึ้น จึงเป็นหนทางที่ควรคิด

จ. **ความสำเร็จของชาติที่ภูมิภาคไม่อำนวย** บนพื้นโลกเรานี้เป็นที่รู้กันอยู่ทั่วไปแล้วว่า ในจำนวนเนื้อที่ทั้งหมดเพียงหนึ่งในสี่เท่านั้นที่เป็นดิน ส่วนอีกสามในสี่เป็นน้ำ ในระหว่างอาณาเขตที่เป็นน้ำก็มีทางติดต่อถึงกันได้โดยตลอด และนับแต่ดึกดำบรรพ์มาก็ใช้เป็นหนทางที่มนุษย์ใช้ติดต่อสินค้าซึ่งกันและกัน แต่ทว่านับว่าที่โลกได้ก้าวไปสู่ยุคใหม่ ๆ สมองและความพยายามของมนุษย์ได้นำสภาพเปลี่ยนแปลงมาบนโลก ทำให้อาณาเขตของโลกแคบยิ่งขึ้น โดยการคมนาคมติดต่อซึ่งกันและกันรวดเร็วสมบูรณ์ยิ่งขึ้นไม่ว่าจะเป็นในทางพื้นดิน บนพื้นน้ำ บนฟ้า และตลอดจนในห้วงแห่งอวกาศ การโทร-คมนาคม การบิน การรถไฟ เหล่านี้ ล้วนเป็นเรื่องของความเจริญในทางคมนาคมเป็นอย่างมาก แต่ความเจริญในการคมนาคมนั้นก้าวไปไกลกว่าความเจริญในการขนส่งอย่างมากมาย ความเจริญในทางคมนาคมหมายถึงการติดต่อโดยบุคคล จะโดยทางส่งสื่อสารหรือแม้แต่ตัวบุคคล แต่การขนส่งนั้นหมายถึงการส่งสิ่งของที่เป็นปริมาณนับแต่น้อยไปหาใหญ่ หมายถึงการเลี้ยงชาติทั้งชาติ การพัฒนาการอาณาเขตทั้งอาณาเขตเพื่อเพิ่มพูนการผลิต ตลอดจนการขนย้ายแหล่งของประชากรนับเป็นจำนวนสิบ ๆ ล้าน สิ่งเหล่านี้ในระยะทางที่ใกล้ก็อาจทำได้โดยทางรถไฟ หรือทางถนน แต่พอถึงระยะยาวไปถึงจุดหมายที่ไกล ๆ แล้ว ยังไม่มีอะไรจะเทียบได้เท่ากับเรือ ฉะนั้น ความจำเป็นของการใช้น้ำเป็นการขนส่ง จึงเป็นเรื่องที่ยังความสำคัญไว้เหนือสิ่งใดปราศจากการท้าทายอย่างจริงจัง และดังกล่าวแล้วเมื่อทางน้ำนั้นส่วนมากมีการติดต่อกันเอง โดยธรรมชาติไหลถ่ายเทสู่กันได้ แต่บางครั้งหนทางก็วกเวียนไกลเกินไป และบางครั้งก็มีปัญหาเกี่ยวกับความไม่สะดวกในทางการเมืองเข้าบังคับ ฉะนั้นเพื่อแก้ไขอุปสรรคเหล่านี้ มนุษย์จึงได้

สร้างหนทางน้ำขึ้นเพื่อเป็นทางลัดสำหรับการค้า ตัวอย่างเช่น คลองสุเอซ คลองปานามา คลองคีล และทางน้ำเซนต์ลอเรนซ์ เป็นต้น

ปัญหาเกี่ยวกับเรื่องขนส่งทางน้ำ นอกจากเป็นปัญหาทางเศรษฐกิจแล้วได้นำเข้าสู่การเมืองของโลกในอดีต เช่น การแสวงหาประตูสู่ทะเล (OPEN DOOR TO THE SEA.) ซึ่งในสมัยนั้นเห็นว่าประเทศใด ชาติใด จะก้าวไปสู่ความเจริญทัดเทียมเพื่อนร่วมโลกได้จะต้องมีประตูทะเลเพื่อระบายสินค้าของตนออก และรับสินค้าของตนเข้าในประเทศ ฉะนั้น ปัญหาเกี่ยวกับเรือ เมืองแดนซิค เมืองวลาดีวอสต๊อค เมืองอิสตันบูลเหล่านี้ ทำให้มนุษย์ต้องทำลายล้างมนุษย์รบราฆ่าฟันล้มตายเป็นจำนวนแสนจำนวนล้าน แม้ในระยะไม่กี่ปีมานี้ปัญหาของเมืองทริเอสเต ก็มีอาการที่น่าวิตกไม่ใช่เล่น ที่เกิดเป็นเช่นนี้ขึ้นก็เพราะประเทศในโลก โดยภูมิภาคที่ตั้งของตนไม่อำนวยให้ที่จะได้อยู่ใกล้ทะเล และก็จะมีจำนวนประเทศเช่นนี้มากขึ้น นับวันแต่ความเป็นอิสระภายใต้ก้าวย่างเข้าสู่ประชาชาติที่ได้รับเวรกรรมต้องเป็นอาณานิคมมาแต่เดิม และต้องแบ่งแยกอาณาเขตตามผลของทางการเมืองบ้าง ผลของธรรมชาติบ้าง สำหรับประเทศที่ก้าวหน้าทัดเทียมกับประเทศอันยิ่งใหญ่ แม้จะไม่อยู่ติดต่อกับทะเลแต่ก็ได้ผลิตสินค้าก้าวหน้าเป็นส่วนความสำคัญแห่งทะเลก็มีอยู่มาก เช่น ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ สามารถสร้างเครื่องยนต์สำหรับใช้กับเรือทะเล เป็นที่นิยมยอดเยี่ยมดังกล่าวไว้แล้วในบทที่ ๓ ของเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวี พุทธศักราช ๒๕๐๙ ภาคผนวกนี้ และประเทศเชคโกสโลวาเกีย ซึ่งเป็นประเทศที่สร้างเครื่องยนต์ประกอบได้มากหลาย มีชื่อเสียงและจำหน่ายอยู่มากมายในระหว่างประเทศในค่ายฝ่ายตะวันออก ซ้ำยังจำหน่ายเข้ามาได้มากมายในทางตลาดตะวันตกด้วย สองประเทศนี้เป็นประเทศที่เป็นตัวอย่างที่ภูมิภาคไม่อำนวยแก่ก็มีความวิริยะ อุสาหะ ในการที่ได้สร้างพาณิชย์นาวีของตนเองขึ้น เชคโกสโลวาเกียเริ่มที่ได้รับการสนใจในการสร้างตนทางพาณิชย์นาวี เมื่อมีปริมาณเรือเดินทะเลภายใต้ธงของตนขึ้นประมาณ ๗๐,๐๐๐ ตัน หลังสงครามโลกครั้งที่สองนี้ และในปัจจุบันปรากฏว่ามีเรืออยู่

ประมาณ ๑๑๓,๐๐๐ ตัน การที่เชคโกสโลวาเกียได้เริ่มสร้างพาณิชย์นาวีของตน เริ่มด้วยความสามารถที่ตัวได้สร้างอุตสาหกิจหนักในการประกอบเครื่องจักรยนต์กลไกมากมายและทั้งที่ตลาดของตนในขณะนั้นถูกกีดกันโดยการกระทำของสหรัฐอเมริกา รังเกียจเรือที่จะเข้าค้าขายในเมืองท่าจีนบนผืนแผ่นดินใหญ่ คิวบา และอื่น ๆ เชคโกสโลวาเกีย ซึ่งมีลูกค้าที่ใหญ่มากสำหรับเครื่องจักรสร้างอุตสาหกิจบนผืนแผ่นดินใหญ่จีน จำเป็นที่จะต้องใช้เรือของตนเองขนสินค้าไปให้แก่จีน ในเมื่อจีนก็ยังไม่มีเรือที่จะมารับสินค้าได้ นี่เพียงเมื่อ พ.ศ. ๒๔๙๕ และเรื่องการสร้างทางพาณิชย์นาวีเชคโกสโลวาเกียจึงเกิดขึ้นโดยความจำเป็นแห่งการเมือง เมื่อมีเรือแล้วเชคโกสโลวาเกียก็สามารถที่จะขนเครื่องจักรของตนไปขายให้แก่ประเทศคิวบา นำสินค้าจากคิวบานอกจากจะมายังประเทศของตนเองโดยเฉพาะแล้ว ยังสามารถส่งลงไปยังประเทศในทางอเมริกากลางและอเมริกาใต้ ปรากฏว่าได้รับเงินตราต่างประเทศเป็นรายได้พิเศษมากขึ้น ทำให้ประเทศเชคโกสโลวาเกียสามารถซื้อขายกับประเทศนอกค่ายของตนเองสะดวกยิ่งขึ้น ซ้ำยังสามารถขนวัตถุดิบ เช่น แร่เหล็ก และโลหธาตุอื่น ๆ จากทางอเมริกาใต้กลับสู่ประเทศของตน และแก่ประเทศโปแลนด์ที่ป้อนโรงงานที่ต้องการวัตถุดิบ เมื่อได้ลิ้มรสอันโอชาของผลแห่งการค้าระหว่างประเทศเช่นนี้ ยิ่งทำให้เชคโกสโลวาเกียเริ่มตื่นตัวจากการหลับทับสิทธิ์ของการเดินเรือมาเป็นเวลานาน แต่ในขั้นต้นนั้น เชคโกสโลวาเกีย มีเรือนับลำและเดินได้เป็นระยะไม่แน่นอนในลักษณะของเรือจร จึงถูกฝ่ายเรือสายประจำแข่งกันและทำความลำบากให้อย่างมากมาย แต่เพราะได้เห็นและได้ลิ้มรสมาแล้วนั้น ประกอบกับความจำเป็นที่จะต้องตัดทอนรายจ่ายในการขนส่งแร่ธาตุโดยทางบกซึ่งดำเนินอยู่ในยุโรป ทำให้เชคโกสโลวาเกียมีมานะเพิ่มพูนปริมาณเรือของตน และดำริในการสร้างทางน้ำเพื่อประสานแม่น้ำใหญ่ ๆ ในยุโรป เช่น แม่น้ำดานูบ แม่น้ำโอเดอร์และแม่น้ำเอมพ์ แต่ก็เป็นปัญหาเกี่ยวกับเรื่องการที่จะต้องแข่งขันในผลิตภัณฑ์เหล็ก กับกลุ่มประเทศเบลเนลักซ์และตลาดร่วม เท่าที่เชคโกสโลวาเกียได้สร้างพาณิชย์นาวีขนาดย่อมของตนขึ้นเช่นนี้ สามารถทำให้ประเทศเชคโกสโลวาเกียตัดค่าใช้จ่ายในทางเงินตราต่างประเทศของตนเองได้เกี่ยว

กับการขนส่งทางทะเลประมาณร้อยละสิบต่อปี แลทำให้เชคโกสโลวาเกียไม่อยู่ในการบีบบังคับในทางการเมืองหรือทางเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้านมากนัก และสามารถเรียกร้องตนเองให้เป็นหุ้นส่วนในทางการค้ากับประเทศที่เกรงว่า เชคโกสโลวาเกียจะใช้วิธีการกีดกัน (DISCRIMINATORY ACTION) นะนั้น ในปัจจุบันจึงเป็นความหวังอย่างมีเหตุผลและไม่ใช่ความฝันอย่างเลื่อนลอยของเชคโกสโลวาเกีย ที่ว่าในอนาคตอันใกล้นี้ เมื่อเรือของเชคโกสโลวาเกียเพิ่มมากขึ้น จะสามารถเพิ่มกำลังผลักดันให้ตัดทอนรายจ่ายการขนส่งทางทะเลลงไปได้อีกกว่าร้อยละสิบ และจะสามารถใช้อาณาเขตทะเลที่เป็นของกลางให้เป็นประโยชน์แก่ตนได้ตามสิทธิ์ ซึ่งเป็นประเทศหนึ่งที่ตั้งอยู่ภายใต้ดวงอาทิตย์ การกระทำของเชคโกสโลวาเกียนี้เป็นเรื่องที่ทำด้วยตนเอง เพื่อประโยชน์ของตนเองและเป็นตนของตนเองอย่างแท้จริง ไม่ได้วิ่งไปหาครูบาอาจารย์ใดมาชี้ทางให้

อีกประเทศหนึ่งที่เคยมีผู้เล่าขานไว้บ้างแล้วในเอกสารเกี่ยวกับพาณิชย์กิจ และการค้า เป็นเรื่องที่แปลกประหลาด คือ ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ซึ่งก็เป็นอีกประเทศหนึ่งที่ได้แสดงความสามารถของตนและบากบั่นสร้างตนเองในการเดินเรือ ในเมื่อธรรมชาติ และมนุษยชาติกีดกันตนให้อยู่ในอาณาเขตที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล สวิตเซอร์-แลนด์ดังกล่าวแล้วว่าเป็นประเทศที่มีอัจฉริยภาพในการสร้างเครื่องจักรกลดีเลิศ แต่เป็นประเทศที่ต้องอาศัยส่วนสำคัญที่จะประกอบกันนั้นมาก เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง ถ่านหิน เหล็กกล้า ดีบุก เหล่านี้ ฉะนั้น เมื่อมีการสร้างอะไรลงไปก็ตามก็จำเป็นต้องบวกทุนสำหรับการขนส่งโดยเรือจากต่างประเทศ และบางครั้งในเมื่อเพื่อนบ้านมีธุรกิจยุ่งเหยิง เช่นรบกันเสียบ้าง หรือไปค้าขายในกลุ่มของตนเองเสียบ้าง ก็ทำความลำบากของสวิต-เซอร์แลนด์มีมากยิ่งขึ้น สวิตเซอร์แลนด์ได้สร้างท่าเรือของตนขึ้นห่างไกลจากทะเลมากประมาณ ๗—๘๐๐ กิโลเมตร ต้องใช้เรือขนาดย่อมเดินทางในแม่น้ำไรน์ ผ่านประเทศเพื่อนบ้านที่เมืองสตราสบูร์ก ลงสู่ทะเลจะเป็นท่าเรือของเยอรมนีหรือฮอลแลนด์ ซึ่งสวิตเซอร์แลนด์ได้ทำสัญญาพิเศษไว้ในการใช้ท่าเหล่านี้สำหรับเป็นท่าหลักของกองเรือ

ของตน สวิตเซอร์แลนด์ได้ขยายวงเรือของตนมาถึงประมาณสองแสนกว่าตัน เรือเหล่านี้นอกจากทำหน้าที่ขนเครื่องจักรไปและขนวัตถุดิบมายังประเทศของตนแล้ว ยังปรากฏว่าสวิตเซอร์แลนด์จำหน่ายอาหารบางประเภท เช่น นม เนย เป็นสินค้าออกและขนธัญพืชและอาหารสัตว์อื่น ๆ ตลอดจนน้ำตาลเข้ามาสู่ประเทศได้ สวิตเซอร์แลนด์เป็นประเทศที่รู้ดีในผลของการค้าจำบังซึ่งได้จากธุรกิจการท่องเที่ยว สวิตเซอร์แลนด์รู้ดีในการขายบริการ ฉะนั้นสวิตเซอร์แลนด์จึงรู้ดีถึงผลประโยชน์อันพึงจะได้รับจากธุรกิจการเดินเรือ ซึ่งนอกจากจะรับใช้ประเทศชาติในคราวจำเป็นแล้ว ยังสามารถที่จะนำรายได้ในบริการต่าง ๆ เข้าสู่ประเทศตนได้อีก

ตามที่ได้กล่าวมานี้จะเห็นได้ว่า ทุกประเทศภายหลังสงครามโลกครั้งที่สองนี้ ไม่ว่าจะอยู่ในสภาพใดซึ่งแต่ก่อนเคยถือว่าล้าหลัง ได้เริ่มขยับขยายขวนขวายสร้างตนเองทางทะเล พูดได้ก็คือ ประเทศเช่น เตอรกี อัลเบเนีย ไนเยเรีย ฆาน่า รูเมเนีย โคลัมเบีย เปรู อาร์เย็นตินา ยูโกสลาเวีย ล้วนเป็นประเทศซึ่งแต่เดิมไม่เคยมีใครระลึกถึง โดยเฉพาะในประเทศไทย ได้ขยับขยายสร้างตนเองเพื่อที่จะมีกำลังทางทะเลสำหรับการค้าขายให้นำรายได้มาสู่ตน แม้แต่ประเทศเช่น บรูไน ก็ได้เริ่มดำริสร้างอู่ต่อเรือ ในขั้นต้นคงเป็นเรือขนาดเล็กสำหรับใช้ชายฝั่ง และต่อไปก็อาจเป็นสถานที่ซ่อมเรือหรือสร้างเรือที่ใหญ่ขึ้น ประกอบกับธุรกิจในการผลิตน้ำมันของประเทศที่รุ่งเรืองและนำความเจริญมาให้อยู่แล้ว ฉะนั้นจึงเห็นได้ว่าการสร้างพาณิชย์นาวีของนานาประเทศไม่จำกัดอยู่แต่เพียงประเทศที่เคยมีประเพณีทางทะเลมาแล้วเท่านั้น แต่ประเทศที่อยู่บนเขา บนดอย ไกลน้ำ ไกลลม ก็ยังสามารถตั้งเข็มของตนจนเจริญในทางพาณิชย์นาวีขึ้นได้ สำหรับประเทศไทยมีอาณาเขตจดทะเลไม่น้อยกว่า ๔,๐๐๐ ไมล์ และปู่ ย่า ตา ยาย เคยแต่ทำนาทำไร่เท่านั้น ก็คงจะไม่มีสาเหตุเพียงพอที่จะขัดข้องที่จะบำรุงการเดินเรือให้เป็นศักดิ์ศรีแก่ประเทศอีกแล้ว ในปัจจุบันเป็นที่ยกย่องทั่วไปว่า สำหรับประเทศของเรานี้ ความก้าวหน้าในทางเศรษฐกิจเป็นไปอย่างดีงาม ฉะนั้นจะเป็นการดีและ

งามยิ่งขึ้นหากการพาณิชย์นาวีได้ขยายตามสัดตามส่วนตามไปด้วย ซึ่งแม้ประเทศที่กล่าวกันว่า "ตกอับ" ในการพัฒนาการทางเศรษฐกิจในปัจจุบัน เช่น พม่า และอินโดเนเซีย ก็ได้ขยายวงการพาณิชย์นาวีของตนไปได้พอควรแล้ว

ฉ. การจับกลุ่มของผู้ล้าพัฒนาการ : เรื่องของความลำบากที่เริ่มร้องเรียนโดยพ่อค้าถึงอัตราค่าระวางซึ่งกระพือโลกให้ตื่นตัวเกี่ยวกับชาติที่ยังล้าหลังในการพัฒนาการทางทะเลนี้ออกจะไปไกลเกินคาด ในบางครั้งเช่นเดิมทีเดียวก็คงไม่มีผู้ใดเดือดร้อนถึงประเทศออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ ซึ่งในปัจจุบันมีบริษัทเรือถึง ๑๒ บริษัท และเป็นของชนชาติต่างๆ ถึง ๘ สัญชาติ อยู่ในสังกัดชมรมเรือรับใช้อยู่เป็นอิทธิพลการขนส่งทางทะเลอย่างยิ่งใหญ่ สามารถให้ออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ได้นำสินค้าของตนไปสู่ตลาดยุโรปได้ มี เนื้อ นม เนย และผลไม้ เป็นอาทิ ออสเตรเลียกับนิวซีแลนด์ได้เป็นประเทศที่แสดงตนว่าไม่เป็นประเทศที่พัฒนาการเต็มที่ในพาณิชยกิจทางทะเล โดยเหตุที่ยังไม่ได้มีเรือเดินทะเลเพียงพอ แม้จะปรากฏว่ามีเรือถึงนับเป็นแสน ๆ ตันแล้ว ทั้งนี้เพราะมีเรือที่จะต้องเดินในทางชายฝั่งหรือระหว่างเกาะของตนเสียเป็นส่วนมาก การค้าของทั้งสองประเทศนี้จึงตกอยู่ในอิทธิพลของชมรมเรือ โดยปรากฏว่าอัตราค่าระวางของสินค้าเช่น เนื้อโค และแกะ ต้องวิ่งสู่ตลาดยุโรปในอัตราเกือบถึง ๕๐ ต่อ ๑๐๐ ของค่าผลิต และก็ยังสามารถแข่งขันในตลาดของสหราชอาณาจักรและบางประเทศของภาคพื้นยุโรป ได้แข่งขันกับเนื้อสัตว์ต่างประเทศ อาร์เยนตินา และสหรัฐอเมริกา ซึ่งมีราคาสูงกว่า มาในปัจจุบันปรากฏว่าที่ออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ได้รับความเดือดร้อน เนื่องจากอัตราค่าระวางสินค้าของชมรมเรือได้เขยิบสูงขึ้น เช่นโดยเฉพาะอัตราค่าระวางทางเรือไปยังฝั่งทะเลด้านแปซิฟิคของสหรัฐอเมริกา ซึ่งทางชมรมเรือได้ตกลงที่จะไม่ใช้อัตราค่าระวางใหม่หากทางฝ่ายประเทศเหล่านี้จะรับรองว่า จะส่งเนื้อทั้งหมดให้ไปโดยเรือของสายการเดินเรือของชมรมเท่านั้น หากไม่ทำเช่นนี้ทางชมรมก็จะถือว่าตนเอยู่ใน

สภาพเสรีที่จะปรับปรุงอัตราตามที่เห็นว่าจำเป็น ในกรณีนี้ได้มีบริษัทเรือของประเทศอิสราเอลยื่นเสนอเข้าเสนอที่จะขนสินค้าของประเทศนี้ให้ แต่ขอคำรับรองว่าจะต้องได้รับอย่างน้อยร้อยละ ๕๐ ของสินค้าประเภทเนื้อที่ผลิตขึ้นของออสเตรเลียไปสหรัฐอเมริกา จึงจะเสนออัตราค่าระวางเท่ากับที่ออสเตรเลียเคยได้รับอยู่ กรณีเช่นนี้เป็นประดุจขวากหนามที่มอยู่ในอกของชาติทั้งสอง ปัญหาเช่นนี้ แม้ธุรกิจของออสเตรเลียและนิวซีแลนด์จะมีความสัมพันธ์อยู่เป็นอย่างมากกับประเทศผู้นำแห่งจักรภพ การขึ้นอัตราค่าระวางร้อยละ ๗⅔ ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๐๙ สำหรับสินค้าที่ไปสหรัฐอเมริกา กระทำให้นิวซีแลนด์ได้แสดงออกมาว่าอาจจำเป็นต้องหาตลาดอื่นที่จะขยายสินค้าของตน โดยที่สินค้าของทั้งสองประเทศนี้ก็ได้มีตลาดกว้างขวางอื่น ๆ ขึ้นระหว่างประเทศทางตะวันออกเช่นญี่ปุ่น และตลาดทางเอเซียอาคเนย์ ได้มีข่าวว่าออสเตรเลียกับนิวซีแลนด์ก็กำลังดำเนินงานสร้างพาณิชย์นาวีร่วมกัน ซึ่งอาจทำได้ เพราะลักษณะสภาพในทางการเมือง วัฒนธรรม และประชากรก็ใกล้กันอย่างมาก และการกระทำก็จะต้องรีบ มิฉะนั้นการเปิดตลาดกับญี่ปุ่นโดยเฉพาะย่อมหมายถึงเรือญี่ปุ่นเข้าไปรับสินค้าและจะเป็นการเสียเปรียบแก่ประเทศผู้ขาย ฉะนั้นการร่วมมือจึงเกิดมีขึ้นในสองประเทศนี้

การร่วมมือสำหรับประเทศอื่นก็มี เช่น ประเทศปากีสถาน กับ ประเทศยูโกสลาเวียในการต่อเรือ ซึ่งจะขยายวงการพาณิชย์นาวีและอุสาหกิจการต่อเรือแข่งขันกับอินเดียซึ่งร่วมงานอยู่กับญี่ปุ่น ในปัจจุบันบางประเทศที่จับกลุ่มร่วมกันเช่นนี้ก็เห็นจะไม่มีอะไรดำเนินงานอยู่ในปัจจุบันที่น่าสนใจแก่เราชาวไทย เท่ากับเรื่องของการรวมตัวแห่งประเทศอาสา ซึ่งมีประเทศฟิลิปปินส์ มาเลย์เซีย และไทย แต่สามประเทศนี้ได้มีสุ้มเสียงไปไกลกว่านั้นถึงการที่จะดำเนินในการสร้างตลาดร่วม จึงทำให้น่าคิดว่า ในเมื่อประเทศทั้งสามมีส่วนผลิตส่วนมากคล้ายคลึงซึ่งกันและกัน และนอกจากข้าวแล้วแทบจะไม่มีสินค้าใดจำเป็นที่จะต้องเรียกร้องระหว่างกัน ฉะนั้นการมีตลาดร่วมจึงไม่ทราบว่าจะเป็นในลักษณะใด หรือเป็นเรื่องตลาดร่วมเพื่อขายสินค้าเท่านั้น

สำหรับวิสาหกิจการเดินเรือซึ่งได้มีเสียงพูดมาจากฝ่ายหนึ่งว่าจะเสนอตั้งในการเดินเรือสายร่วม ซึ่งครั้งแรกมีเสียงดูเหมือนจะใช้เรือของซึ่งแต่ละฝ่ายมีอยู่เป็นรากฐาน จากความคิดอันนี้ก็ดูเหมือนจะจางหายไป เพราะย่อมได้เปรียบแก่ประเทศที่ได้สะสมเรือไว้มาก จากผลของตนที่ได้รับในลักษณะเป็นผลของปฏิกรรมสงคราม ส่วนอีกฝ่ายหนึ่งก็มีอิทธิพลของชมรมเรือเข้าครองอยู่ในประเทศเกือบสิ้นเชิง ในปัจจุบันเท่าที่ทราบข้อเสนอของการร่วมมือในทางอุตสาหกรรมการเดินเรือนี้ คือการตั้งบริษัทเรือ (แต่เรียกว่าสายการเดินเรือของอาสา) ซึ่งให้แต่ละประเทศสร้างเรือใหม่ในจำนวนเท่าเทียมกันภายใต้ธงของตนส่งเข้าสมทบกันเป็นกองเรือ ภายใต้การบริหารงานของฝ่ายที่มีความรู้ในด้านการเดินเรือมากกว่า โดยถือเอาจำนวนเรือที่ตนมีมากกว่า และให้ทุกประเทศมีคณะกรรมการเรือของบริษัท การสร้างบริษัทเรือระหว่างประเทศซึ่งดูคล้าย ๆ กับรัฐวิสาหกิจร่วมกับหลายประเทศซึ่งมีสินค้าคล้ายคลึงกัน ผลประโยชน์เหมือนกันเหล่านี้ เท่าที่ทราบโดยการสนทนากับผู้รู้ และได้เคยทำมาแล้วในอเมริกาใต้และที่อื่น ๆ แต่ไม่ใคร่ได้รับผลสำเร็จนักในเมื่อผลประโยชน์ของประเทศขัดกัน เพราะธุรกิจการเดินเรือนี้อย่าว่าแต่รัฐวิสาหกิจเลย แม้แต่ธุรกิจของเอกชนก็เป็นที่รับรองกันทั่ว ๆ ไปว่าเป็นธุรกิจที่ต้องอิงรัฐประศาสโนบายอย่างมาก การแข่งขันระหว่างกันเกี่ยวกับผลประโยชน์ของประเทศและชาติเป็นอย่างยิ่งผิดกับธุรกิจอื่น ฉะนั้นจึงเป็นเรื่องจะให้ใครมาสอนหรือชี้ทางให้นั้นไม่เหมาะ เพราะเป็นเรื่องที่ต้องใช้ความพยายามพากเพียร และใช้ความสุขุมคัมภีรภาพของชนภายในประเทศของตนเอง เพื่อบริหารงานของตนเอง ส่วนการที่จะร่วมกันประสานกันโดยทางเบื้องบนหรือโดยทางเหนือกว่าธุรกิจสามัญที่จะหารายได้แล้ว ก็อาจเป็นเรื่องที่ประสานกันได้ โดยเหตุนี้การประสานงานกันระหว่างบริษัทเรือของอาสาจึงควรทำในลักษณะที่ต่างฝ่ายต่างตั้งบริษัทขึ้น โดยรัฐบาลส่งเสริมในการสร้างดังเช่นได้เสนอไว้แล้วในเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ พุทธศักราช ๒๕๐๙ ฉบับต้น ซึ่งจะนำมาใช้ได้อย่างกลมเกลียว และเมื่อถึงขั้นนั้นแล้ว ภายในขอบเขตของขั้นระหว่างประเทศก็คือ ให้แต่ละบริษัทของแต่ละชาติเข้ารวมกันเป็นองค์การ

ประสานงาน จะเป็นลักษณะสมาคม (ASSOCIATION) ชมรม (CONFERENCE) หรือองค์การประสาน (CO-ORDINATION) แต่ผู้เสนอเห็นว่าควรจะเลี่ยงจากคำว่า ชมรม เพราะจะเป็นการทำให้สับสน และรู้สึกว่าจะเป็นการสร้างการเผชิญหน้า (CON-FRONTATION) ซึ่งน่าจะหลีกเลี่ยงและพยายามดำเนินงานให้สู่จุดหมาย ซึ่งวันหนึ่งอาจเจรจาร่วมมือระหว่างกันได้

อีกประการหนึ่งหากเป็นในลักษณะผูก ๓ ประเทศเข้าไปแล้ว จะเป็นเรื่องที่กีดกันไม่ให้ประเทศอื่นมีโอกาสเข้ามาร่วมด้วย โดยเฉพาะประเทศทางเอเซียใต้ เอเซียตะวันออกเฉียงใต้หรือเหนือขึ้นไป ซึ่งกำลังสร้างตัวอยู่เช่นกัน แต่ต่างฝ่ายต่างต้องตั้งความสัมพันธ์ของตนขึ้นเป็นแต่ละกลุ่มแล้ว การแข่งขันของระหว่างกลุ่มแห่งประเทศที่ยังอยู่ในระหว่างพัฒนาการนี้เอง จะเป็นเรื่องประหัตประหารตนเองและจะเป็นประ-โยชน์แก่ชมรมเรือซึ่งยืนบนหลักมั่นแล้ว หรืออีกนัยหนึ่งหากเป็นการประสานในลักษณะ CO-ORDINATION และเปิดให้สมาชิกที่มีความศรัทธาในอาสาได้นำบริษัทของตนเข้าร่วมพยายามควบคุมในคุณภาพของบริการในอัตราค่าระวางในท่าเรืออื่นแต่ละฝ่ายจะเข้ารับใช้ ก็อาจแบ่งแยกกันสร้างสายการเดินเรือเป็นขั้นแรก คือ

สายที่ ๑ : สิงคโปร์ ไทย พีลิปปินส์ ฮ่องกง สหรัฐฝั่งตะวันตก อ่าวเม็กซิโก สหรัฐฝั่งตะวันออก

สายที่ ๒ : พีลิปปินส์ ไทย สิงคโปร์ ปีนัง ลังกา ตะวันออกกลาง เมืองท่าบนภาคพื้นยุโรป

ภายหลังเมื่อได้พัฒนาการของงานได้ดำเนินไปสู่ความเจริญแล้ว ก็อาจจะได้พิจารณาขยายสายการเดินเรือในขั้นต่อไป คือ—

สายที่ ๓ : ไทย พีลิปปินส์ ฮ่องกง ไต้หวัน ซานฟรานซิสโก ซีแอตเติ้ล แวนคูเวอร์ (ขากลับแวะญี่ปุ่นด้วย)

สายที่ ๔ : พีลิปปินส์ ไทย สิงคโปร์ ปีนัง ย่างกุ้ง กัลกัตตา มาดราส บอมเบย์ การาจี อ่าวเปอร์เซีย

สายที่ ๕ : ญี่ปุ่น ฮ่องกง ฟิลิปปินส์ ไทย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์

ทั้งนี้โดยทุกสายย่อมมีเรือของทุกชาติเข้าร่วมบริการและร่วมในผลได้และผลพลอยได้เช่นการออกเสียง เมื่อเป็นเช่นนี้จะทำให้บริษัทของประเทศต่าง ๆ ซึ่งไม่จำกัดว่าจะเป็นบริษัทส่วนบุคคล บริษัทของทางราชการ หรือบริษัทร่วมทุนที่ทางราชการรับอยู่ของแต่ละประเทศใดก็ตาม อยู่ในข่ายที่จะเป็นส่วนหนึ่งของ SAS SHIPPING LINES ได้โดยมีเรือตามมาตรฐานและหลักการอื่นที่ตั้งไว้ และแต่ละประเทศหากจะมีดุลยพินิจเห็นสมควรส่งเสริมพาณิชย์นาวีของตนในลักษณะนี้ได้เช่นใดก็ไม่มีข้อกีดกัน เมื่อเป็นเช่นนี้ ASA SHIPPING LINES จะเป็นเครื่องมือรับใช้ของเจ้าของประเทศที่เป็นเจ้าของได้เป็นอย่างดี และเป็นเครื่องถ่วงรักษาดุลยภาพแห่งอัตราค่าระวางที่พอเหมาะพอควรต่อไปและอาจเป็นเครื่องมือแปลงสภาพของชมรมให้สู่รูปลักษณะที่จะร่วมกันรับใช้สังคมการค้าและการเศรษฐกิจของโลกให้เป็นประโยชน์ยิ่งขึ้นสืบไป

ฆ. **การใช้น่านน้ำอาณาเขตเป็นกรงกีดกัน** : เมื่อได้กล่าวถึงการร่วมมือของอาสาแล้วก็อดที่จะ สรรเสริญ ความดำริ ก้าวหน้าซึ่งไม่ชะงักงัน เกี่ยวกับการริเริ่มที่จะประสานงานระหว่างนานาชาติแปซิฟิค (ASPAC) ซึ่งหากการร่วมมือของเรือได้ไกลไปถึง ก็อาจเป็นประโยชน์มากเช่นการหาวิธีควบคุมการหลีกเลี่ยงที่ล่วงล้ำสิทธิซึ่งกันและกัน เช่นการแย่งสินค้าจากประเทศหนึ่งในเมื่อประเทศนั้นได้หวงห้ามกีดกันสำหรับสิทธิชายฝั่งแล้ว ที่กล่าวนี้หมายถึงการเคลื่อนที่ของเรือเข้ามารับสินค้าตามอาณาเขตท่าเรือเล็ก ๆ ทางใต้ของประเทศจากมลายูมี ๓ บริษัท เพื่อนำไปป้อนเรือใหญ่สิงคโปร์แทนที่สินค้าเหล่านั้นจะถูกนำมาลงเรือที่ท่ากรุงเทพ ฯ จริงอยู่การกระทำนี้เป็นเรื่องของการค้าการขายซึ่งพ่อค้าอาจไม่คำนึงถึงประโยชน์ของชาติมากกว่าประโยชน์ส่วนตน ดังนี้อาจไม่ใช่ความผิดของพ่อค้า อาจเป็นความผิดของรัฐที่ไม่ถือโอกาสส่งเสริมในสิ่งที่ควรจะส่งเสริมเพราะเรือค้าชายฝั่งของไทยเรายังไม่มีทั้งปริมาณและสมรรถภาพเพียงพอ โดยเฉพาะใน

ฤดูกาลมรสุมในเขตนั้น การที่ต้องเสียสินค้าเราไปเช่นนี้ นอกจากเป็นเรื่องที่ตัดส่วนที่ประเทศควรได้ออกไปแล้ว ยังเป็นเรื่องที่ทำให้กลุ่มอำนาจของการค้าบางกลุ่มมีเหนืออำนาจของรัฐบาล เช่นกลุ่มอำนาจของเหล่าพ่อค้ายางระหว่างไทย มาเลเซีย และอินโดเนเซีย เป็นต้น ซึ่งควบคุมสินค้านี้เหนือการควบคุมของรัฐในลักษณะที่มีความสัมพันธ์ทั้งในส่วนครอบครัวและในส่วนธุรกิจ ชมรมเรือได้ทำงานนี้มานานคุ้นเคยกับเหตุการณ์ประเภทนี้ ได้สร้างผลประโยชน์ให้แก่ผู้ที่จะได้ดึงธุรกิจนำสู่กับความต้องการของตน การกระทำเช่นนี้ คือเอางานของที่ควรจะเป็นของอีกประเทศหนึ่งไปให้อีกประเทศหนึ่งแม้ประเทศนั้นจะอยู่ภายใต้อิทธิพลของกลุ่มการค้าก็ตาม ต่อไปเมื่อเป็นเรื่องที่รู้กันขึ้นอาจก่อความบาดหมางในความสัมพันธภาพทางเศรษฐกิจได้ ซึ่งหากป้องกันเสียก็จะเป็นประโยชน์มากยิ่งกว่าที่เป็นอยู่ เพราะอันที่จริงแล้วของที่ผ่านจากไทยไปสู่มาเลเซีย ณ เมืองท่าปีนังนั้นก็ไม่ใคร่เป็นประโยชน์สำหรับประเทศนั้นเท่าใดนัก แต่เป็นประโยชน์ของชมรมโดยเฉพาะเพื่อให้ได้มาซึ่งสินค้าที่ตนประสงค์ในทุกฤดูกาลและโอกาสจะพึงอำนวยให้ ด้วยการชี้ชวนจูงใจให้บรรดาพ่อค้าผู้ทำการส่งยางออกจากจังหวัดต่าง ๆ ทางภาคใต้ของประเทศไทย นำสินค้าส่งโดยทางรถไฟสู่ท่าปีนังเพื่อส่งต่อต่างประเทศโดยเรือเดินสมุทรในระหว่างฤดูหนาว (หน้ามรสุม ด้านฝั่งตะวันออกภาคใต้) ซึ่งทางบริษัทเรือของชมรมจะทดแทนด้วยการจ่ายเงินแก่พ่อค้าเป็นจำนวน ๒๒,๐๐ เหรียญมลายู (หรือเทียบเท่า) ต่อตันของ ๒๕๐๐ ปอนด์ทุกตันไป อีกประการหนึ่งเรื่องของอาณาเขตน่านน้ำซึ่งปรากฏว่ามี ๓, ๖ หรือ ๑๒ ไมล์ก็ตาม กำหนดใช้สำหรับพฤติการณ์ต่าง ๆ กันนั้น หากขยายออกไปแล้วก็ยังถูกใช้ละเมิดได้ ซึ่งเป็นการใช้ละเมิด ดังเช่นการโฆษณานอกอาณาเขตน่านน้ำแห่งแม่น้ำเทมส์ของอังกฤษและการขนถ่ายบรรทุกเรือของสินค้าบางประเภทนอกเขตน่านน้ำของแต่ละประเทศเหล่านี้ เป็นเสมือนหนึ่งกรงทองที่ขังอธิปไตยของชาติ และกีดกันให้ผู้มีเจตนาไม่สุจริตเอาเปรียบ จริงอยู่เป็นการกระทำที่นอกกฎหมาย และหากจับได้ก็เป็นความผิด แต่การส่งเสริมเศรษฐกิจของชาติน่าจะเป็นเรื่องที่ไม่ใช่จับผิด แต่ป้องกันไม่ให้ความผิดเกิดขึ้น เพื่อความเจริญงอกงามของธุรกิจการค้าโดยทั่วไป

บทที่ ๖

สรุปเจตนาฉบับผนวก

เท่าที่ได้กล่าวมาแล้วใน ๕ บทของภาคผนวกนี้ก็เกือบจะสมบูรณ์ของเรื่องที่มีจะกล่าวเพิ่มเติมสนับสนุนเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวี พุทธศักราช ๒๕๐๙ ซึ่งได้เสนอไปแล้วเมื่อปลายเดือนพฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๐๙ และในระยะเวลาซึ่งผ่านมาเพียงสองเดือนนี้ ได้มีเหตุการณ์เปลี่ยนแปลงรบเร้าเรื่องของการขนส่งทางทะเลและการสร้างพาณิชย์นาวีของชาติเท่าที่เข้าใจอยู่เดิมนั้น ก็ได้ทราบว่าทางสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ ผู้ทรงไว้ซึ่งคุณวุฒิ ความรู้ทางวิชาการได้เสนอต่อรัฐบาล นอกจากเห็นสมควรว่าประเทศไทยน่าที่จะพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติให้เจริญเติบโต เป็นกำลังต่อวงการเศรษฐกิจของประเทศแล้ว ยังได้มีความเห็นว่าสายการเดินเรือของไทยไม่ควรที่จะเข้าร่วมในวงไพบูลย์ของชมรมเรือ เรื่องนี้คณะรัฐมนตรีก็ดูเหมือนจะได้ลงมติเป็น "สัมพหุลา" เห็นชอบด้วยกับความเห็นของสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ ถึงกับให้ดำเนินงานต่อไปตามความเห็นของสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาตินั้น ตลอดจนการจัดหาผู้ชำนาญการพิเศษชนต่างชาติเข้ามาชี้ทางให้ทำสถานใด ตามมตินี้ข้าพเจ้าผู้เสนอเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ พุทธศักราช ๒๕๐๙ ในฐานะผู้สนใจ ผู้ศึกษาและผู้เริ่มผลักดันในสมัยปัจจุบันเกี่ยวกับเรื่องนี้ ขอน้อมรับความเห็นชอบส่วนมากตามมติของรัฐบาล เว้นเสียแต่เรื่องการนำชนต่างชาติเข้ามาชี้ทางให้ในทางวางนโยบาย (แต่ไม่ขัดสำหรับจ้างบุคคลที่เป็นผู้มาชี้ทางในฝ่ายวิชาการเฉพาะเรื่อง) ทั้งนี้เพราะยิ่งศึกษาเรื่องราวลงไป ยิ่งเชื่อมั่นว่าการหาบุคคลเป็นกลางที่จะมีประโยชน์สำหรับวางนโยบายให้จริง ๆ นั้นเป็นเรื่องที่หาได้ยาก และยากอย่างยิ่งในเมื่อคำนึงถึงว่าบุคคลผู้นั้นจะต้องรู้ถึงสภาพการ ประเพณี จิตใจ และปัญหาอื่น ๆ ของคนไทย เช่นความเห็นของผู้

ชำนาญต่างชาติที่แนะนำเกี่ยวกับการศึกษาและการปกครอง ต้องประสบกับคำค้านของกระทรวงทบวงกรม เจ้าหน้าที่ ๆ รู้จักงานของตนดี ทั้งนี้เพราะไทยไม่ใช่ฝรั่ง ยิ่งเรื่องของนโยบายพาณิชย์นาวียิ่งเป็นเรื่องของตัวใครตัวมัน จะมาช่วยจูงในเมื่อไม่รู้เรื่องราวไม่ได้ ;ซึ่งข้าพเจ้าแน่ใจว่าเพียงคนไทยที่ได้สอดส่องศึกษาเท่านั้นจึงจะพอเข้าใจได้ และประกอบกับเรื่องของพาณิชย์นาวี เป็นเรื่องที่แปลกกว่าอุตสาหกิจอื่นที่จะก่อร่างสร้างตัวขึ้นมา เพราะไม่ใช่การดำเนินงานบนอาณาเขตของประเทศภายใต้อธิปไตยของตนเอง หรือระวังเพียงรักษาผลประโยชน์ของแต่ฝ่ายประเทศเรากับประเทศที่เป็นลูกค้าโดยเฉพาะเท่านั้น แต่จะต้องมีความสัมพันธ์ มีการต่อสู้ มีการกีดกัน มีการแข่งขัน มีการประสานงาน และมีการร่วมมือกับชนต่างชาติต่างภาษา ไม่ใช่เฉพาะที่เป็นเพื่อนบ้านใกล้เคียงแต่กับผู้ที่อยู่ห่างไกลก็อาจมาดำเนินธุรกิจในอาณาเขตเดียวกันได้ ไม่ใช่แต่จะต้องคำนึงถึงประเทศชาติที่เป็นมิตร หรือประเทศชาติที่อยู่ในค่ายเดียวกัน หรือผู้ที่อยู่ในค่ายตรงกันข้าม เมื่อปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้รวมกันเข้าจึงจะใช้เพียงสามัญสำนึกตัดสินโดยให้ไปเป็นภาระของผู้อื่นชี้ทางนั้น ย่อมจะหวังผลไม่ได้ นอกจากนี้การหวังความช่วยเหลือในการสร้าง เช่น ในความอนุเคราะห์ขององค์การเศรษฐกิจแห่งเอเซียและตะวันออกไกลของสหประชาชาติ (ECAFE) หรือองค์การค้าและการพัฒนาการแห่งสหประชาชาติ (UNCTAD) และหรืออื่น ๆ ก็เป็นที่หวังได้ยากจนเกือบจะเป็นชิ้นเป็นอันก็ไม่ได้ นอกจากตีคารมปากกันขึ้นผ่านไปผ่านมา หากจะได้จริงแล้วก็เห็นจะต้องถือเรื่องเกี่ยวกับการให้ทุนการตั้งโรงเรียนหรือการช่วยเหลือในทางวิชาการเท่านั้น ดังเช่นในปัจจุบันปรากฏว่าทาง UNCTAD ได้มีการทำการศึกษาเกี่ยวกับอัตราค่าระวางของเรือเสนอโดยนานาชาติถึง ๔๕ ชาติ มอบให้เลขาธิการแห่งองค์การนั้นดำเนินการ และได้ตั้งคณะกรรมการติดต่อประกอบด้วยผู้แทนของ ๑๖ชาติ ที่จะหาหนทางแก้ไขอุปสรรคระหว่างประเทศตะวันตกซึ่งสมบูรณ์แล้วด้วยการพัฒนาการกับประเทศซึ่งยังพัฒนาการล้าหลังอยู่ และเพียงแต่วิธีการที่จะสำรวจและศึกษาของสองฝ่ายก็ขัดกันอยู่แล้ว เพราะ

แม้แต่อุดมการณ์อันสูงส่งที่วางไว้เป็นเบื้องหน้า เกี่ยวกับภราดรภาพของชาติ ซึ่งผู้แข็งแรงจะโอบอุ้มผู้อ่อนแอนั้น เมื่อประสบกับปัญหาเบื้องหลัง เกี่ยวกับผลประโยชน์ส่วนตัวซึ่งทรงไว้ในการได้เปรียบแล้ว อุดมการณ์เบื้องหน้าก็ออกจะลางเลือนหายไป และประกอบกับปรากฏว่าประเทศที่เป็นเจ้าของเรือส่วนใหญ่ในวงการชมรมเรือนั้น ไม่ใช่แต่เพียงบังเอิญก็เป็นมหาประเทศที่สมบูรณ์แล้วด้วยการพัฒนาการ โดยเหตุนี้เองในการประชุมขององค์การค้าและการพัฒนาการแห่งสหประชาชาติ (UNCTAD) จึงได้ปรากฏว่า เหล่ามหาประเทศทางเรือได้ขอแยกแยะที่จะไม่ให้ความรู้ในอุตสาหกิจเอกชนเกี่ยวกับบรรดาข้อความและตัวเลขซึ่งถือเป็น "ความลับในทางการค้า" เมื่อสิ่งสำคัญและเรื่องที่จะรู้ในปัญหาต่าง ๆ ก็คือความลับเหล่านี้ และหากไม่รู้แล้วปัญหาการศึกษาก็จะมีประโยชน์อันใด ดังนี้เมื่อฝ่ายประเทศที่อยู่ในกลุ่มล้าแห่งความเจริญปะทะกับปราการอันมั่นคงของฝ่ายเจริญแล้ว ปัญหาก็จบลงเพียงเท่านั้น ไม่มีการช่วยเหลืออย่างไรต่อไปได้ สำหรับผู้ชำนาญการพิเศษที่ทางสภาการพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติจะไปแสวงหามาเพื่อชี้ทางให้ไทยนั้น ออกจะเป็นที่คาดได้ว่าคงจะเป็นผู้ที่อยู่ในกลุ่มชาติที่ประสบความเจริญยิ่งมาแล้ว เช่น ประเทศอังกฤษ ฝรั่งเศส เยอรมนี อเมริกา หรือในเครือเดียวกัน คงไม่ไปหาทางประเทศที่อาจนำการเผชิญหน้ากับต่างประเทศมาสู่ไทยได้ด้วย เช่น อิสราเอล อินเดียหรือจีน อะไรเหล่านี้ และการขอให้ช่วยหาคนนั้นก็คงจะดำเนินการเอาจากองค์การนานาชาติที่อยู่ในอุ้งมือของประเทศแห่งการพัฒนาการสมบูรณ์เช่นกัน ดังเช่นองค์การธนาคารโลก (WORLD BANK) หรือองค์การที่ปรึกษาระหว่างรัฐบาลเกี่ยวกับกิจการทางทะเล (IMCO) หรือมิฉะนั้นก็ขอจากองค์การเศรษฐกิจแห่งเอเซียและตะวันออกไกลของสหประชาชาติ (ECAFE) ซึ่งแหล่งต่าง ๆ เหล่านี้ก็อาจหาคนให้มาได้ และเสนอให้ได้ตามตำหรับ แต่บทเรียนตามตำหรับนั้นโดยปกติก็จะมีประโยชน์เฉพาะเรื่อง ตัวอย่างในตำหรับในอดีต ส่วนพฤติการณ์อื่นของประเทศไทยนั้นเป็นเรื่องที่จะต้องรู้ต้องเห็นโดยจากความสนใจ จากการศึกษา และจากประสพการณ์ในในปัจจุบัน

ส่วนเรื่องที่น่าสนใจและควรติดตามก็เกิดมีขึ้นเป็นอันมากในระยะเร็ว ๆ นี้ เช่น ปัญหาของการที่ได้มีการแสวงหาเรือเข้ามาใช้แทนเรือที่หมดอายุไป ซึ่งท่านผู้ติดตามโดยใกล้ชิดจะเห็นว่าข่าวที่น่าสนใจก็คือ ทางฝ่ายธุรกิจการเดินเรือในแคนาดา ได้ดำริจะสร้างเรือขึ้นแทนเรือชนิด "อิสระภาพ" (LIBERTY) ปรากฏว่าได้ประสบความสำเร็จในการที่จะต่อเรือนี้ ซึ่งจะเป็นเรือที่มีสมรรถภาพสูงรอบตัว ขนาดประมาณหนึ่งหมื่นสามพันกว่าตัน ให้มีผลในทางประหยัดและในความต้องการของตลาดในปัจจุบันด้วย เรือชนิดนี้ได้ถูกขนานนามว่าเรือชนิด "เสรีภาพ" หรือ "เมอเดก้า" (FREEDOM TYPE) ราคาตกอยู่ประมาณ ๒.๗ ล้านเหรียญอเมริกัน และในขณะเดียวกันทางยุโรปก็ปรากฏว่า ได้มีเรือออกแบบที่มีสมรรถภาพระดับใกล้เคียงกันขนาดระหว่าง ๑๐,๐๐๐—๑๕,๐๐๐ ตัน มีราคาตกระหว่างประมาณเก้าแสนถึงหนึ่งล้านปอนด์สเตอร์ลิง ซึ่งเมื่อเป็นเช่นนี้จะเห็นได้ว่าเรือสร้างใหม่ก็ยังไม่อยู่ในราคาที่สูงเกินควรนัก ทั้งนี้โดยจำกัดความสนใจอยู่เพียงเรือขนสินค้าทั่วไป ไม่ขยับขยายความสนใจไปถึงเรือบรรทุกสินค้าเหลว (น้ำมัน) ซึ่งสร้างกันอย่างใหญ่โตมโหฬาร หรือเรือประเภทสินค้ายุ้ง เพราะเรือเหล่านี้ตามรูปการค้าและความคาดคะเนของผู้ที่อยู่ในธุรกิจการเดินเรือของโลกเห็นว่าต่อไปในไม่ช้าการขนของเหลว (น้ำมัน) จะตกอยู่ในมือเจ้าของดำเนินกิจการโดยเฉพาะ (SPECIALIST) เพียงไม่กี่รายดังเช่นเรือที่มีกว้านยกหนักพิเศษ (HEAVY-LIFT VESSEL) ทั้งนี้เพราะบริษัทน้ำมันที่ทำการค้าระหว่างประเทศมีจำกัด และเมื่อผู้ใช้เรือมีจำกัดเช่นนี้นอกจากจะเป็นเจ้าของเรือเองแล้ว ผู้มีเรือให้เช่าก็ย่อมจะจำกัดการต่ออยู่ด้วย ทั้งนี้รวมไปถึงเรือบรรทุกสินค้าพิเศษอื่น ๆ และในนัยเดียวกันสินค้ายุ้งก็จะจำกัดอยู่เฉพาะกับเมืองที่มีสินค้าส่งได้เกือบตลอดปีและมีปริมาณมาก คงไม่ใช่เป็นครั้งเป็นคราวตามฤดูกาลเท่านั้น การวิวัฒนาการของเรือก็ปรากฏว่า ในปัจจุบันได้มีเรือออกแบบสร้างขึ้นมาในขนาดกระทัดรัด (HANDY SIZE) ที่ทำความเร็วได้เกือบถึง ๒๕ น๊อต ในการปฏิบัติงานโดยปกติ ซึ่งเมื่อประมาณปีสองปีมานี้ ก็ตื่นเต้นกับเรื่องเรือที่มีปฏิบัติการโดยความ

ประหยัดสำหรับการค้าจะสามารถมีความเร็วถึง ๒๐—๒๑ น๊อต และเมื่อภายหลังสงคราม โลกครั้งที่สอง เรือสินค้ามีความเร็วเพียง ๑๔—๑๕ น๊อต ก็นับว่างามอย่างเลิศแล้ว จึง เห็นว่าในระยะนี้เป็นเวลาของการพัฒนาการทั่วโลก ไม่ใช่เฉพาะเราเริ่มจะคิดการพัฒนา-การ เพราะการพัฒนาการก็ไม่ได้จำกัดอยู่เฉพาะประเทศที่ล้ำในทางพัฒนาเท่านั้น ฉะนั้น เมื่อทั้งโลกกำลังเดินในแนวเดียวกัน ซึ่งทางฝ่ายเราผลัดวันประกันพรุ่งนานอีกเท่าใด ระยะทางก็จะยิ่งห่างเข้าอีกเท่านั้น ทั้งนี้โปรดสังเกตด้วยว่าการพัฒนาการของเรือ เปลี่ยน แปลงระหว่างปีสองปีนี้มากมายนั้น ไม่ได้หมายว่าจะเป็นเรื่องที่จะเคลื่อนไหวเช่นนี้ ตลอดไป เพราะในระยะก่อน ๆ นานปีนับ ๑๐—๑๕ ปี ก็ไม่มีการเปลี่ยนแปลงรวดเร็ว เช่นนี้ ฉะนั้น หากผู้ใดดำริว่าจะรอไปอีกจนกว่าความพัฒนาจะถึงขีดเลิศนั้น ก็อาจ ประสบผลบ้างเช่นเดียวกับพ่อค้าที่รอขายในเมื่อมีสงครามทางอัตราค่าระวางของเรือ เพื่อรอให้อัตราต่ำเท่าใดผู้ซื้อก็ลงต่ำเท่านั้น เพราะรักษาผลประโยชน์ที่อาจขาดทุนโดย ราคาตกลงไปอีกการซื้อขายจึงไม่ใคร่เกิดขึ้นได้

ในเรื่องของการที่เรือได้พัฒนาไปนั้น ยังมีเรื่องที่น่าสนใจอีกมาก เช่น การ พัฒนาการขนส่ง เช่น วิธีการใช้ "ภาชนะบรรจุ" (CONTAINER) ซึ่งกำลังระบาดอยู่ใน ทางยุโรป อเมริกา และกำลังเป็นที่สนใจในออสเตรเลีย แต่ก็เป็นเรื่องของสินค้าที่มี หีบห่อได้ลักษณะมาตรฐานและส่งถ่ายเทระหว่างท่าเป็นประจำนั้น ยังไม่เหมาะสมกับ ประเทศไทยเรานัก และก็ยังมีเรื่องอีก เช่น การพัฒนาการ เช่น เครื่องมือในการขน สินค้าบรรทุกเรือ (SELF-LOADING SYSTEM) เพื่อทำให้เรือสามารถขนสินค้าขึ้นเรือ ได้ไม่ชอกช้ำและอาศัยทางท่าน้อยลงบ้าง ทุ่นแรง ทุ่นค่าใช้จ่าย และนอกจากนี้ก็ยังมีเรื่อง ของการสร้างให้ลดสิ่งประกอบเหนือตัวเรือ เช่น เสากระโดง หอบังคับการและอื่น ๆ ลงได้เพื่อความสะดวกในการลอดสะพาน และต่อไปอาจเพื่อสะดวกในการขนถ่าย ภายใต้ หลังคาในขณะที่ฝนตก ไม่ต้องเสียเวลาในท่าเช่นเคย เป็นการประหยัดการเดินเรือ ลงอีก เรื่องนี้ทางฝ่ายนอร์เวย์หากินในแทบทุกทวีปสนใจมาก สิ่งเหล่านี้เป็นเรื่องที่เก่า

ติดตาม และน่าจะเข้าใจว่าเป็นมาสถานใดดังเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ พุทธศักราช ๒๕๐๙ ภาคผนวกนี้ได้พยายามที่จะให้ท่านผู้อ่านเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวี พุทธศักราช ๒๕๐๙ ฉบับต้น เพื่อให้สืบความสนใจไปสู่เรื่องบางอย่างในอดีต และเรื่องบางอย่างที่สัมพันธ์กับการเดินเรือหรือพาณิชย์นาวีคือ การขนส่งทางทะเล ในอดีตไทยเราเคยสนใจในเรื่องการขนส่งทางทะเลมาแล้ว โดยเฉพาะนับจากหลังสงครามโลกครั้งที่หนึ่ง ครั้งนั้นเรามีเรือเข้ามา มีคนดีมีความรู้ในทางเดินเรือก็ได้เรื่องในการเดินเรือ แต่ศิลป ปัญหารากฐานของอุตสาหกิจการเดินเรือนั้นเรามิได้สร้างไว้ให้พรั่งพร้อม การเดินเรือของเราในสนามนานาชาติแม้จะเป็นส่วนย่อยก็ต้องสลายไป ต่อมาก็ได้มีเอกชนและทางราชการเริ่มในการเดินเรืออีกหลายครั้งหลายหน แต่แล้วก็ต้องจบลงในลักษณะซาไปเช่นเดียวกัน หรือมิฉะนั้นก็อยู่ได้ชนิด "กระจอกงอกง่อย" จะช่วยประทังชีวิตให้อยู่ต่อไปก็ต้องเอาผู้อื่นมาทำให้ โดยให้เขาได้รับประโยชน์จากเราเป็นส่วนมาก เราเพียงรักษาชื่อไว้เป็นฉาก และบางครั้งก็ต้องขัดกับหลักการและนโยบายซึ่งตั้งไว้เองด้วยยิ่งกว่าเดิม ฉะนั้น การที่จะสร้างรากฐานอันมั่นคงไว้ก่อนแล้วก็จะพบจุดอวสานเช่นเดียวกันกับที่เคย ๆ มา ไม่ว่าจะเป็นรัฐวิสาหกิจหรือธุรกิจเอกชนทั้งนี้จะเป็นการอุบัติขึ้นและจบลงร้อยทั้งร้อยครั้ง เพราะหากจะอ้างผู้อื่นเขาทำมาได้ในอดีตแล้วทำไมเราจึงทำไม่ได้ คำตอบก็คือ เขาทำในอดีตในเมื่อเหตุการแตกต่างกัน เราทำในปัจจุบันซึ่งมีขวากหนามกั้นอยู่หลายประการ และมีเขาเหล่านั้นในอดีตเป็นส่วนหนึ่งอยู่ด้วย คอยกีดกันเราแข่งขันกับเราไม่ในทางตรงก็ทางอ้อม ฉะนั้น การที่จะสร้างพาณิชย์นาวีขึ้นในประเทศไทยพร้อมกันนี้จึงควรวางรากฐาน

๑. ในทางการค้า

ก. ออกกฎหมายควบคุมการขนส่งทางทะเลที่มีเหตุผลและยุติธรรม ไม่เอาเปรียบแต่ไม่ยอมเสียเปรียบ ไม่อำนวยประโยชน์ให้แก่ผู้ใดโดยเฉพาะ

ไม่ว่าจะเป็นผู้ค้าหรือผู้ขนส่ง และการกระทำจะต้องกระทำไปอย่างนิ่มนวล ไม่ผลีผลาม

ข. จัดการแนะนำส่งเสริมให้มีหน่วยงานที่ปรึกษาของพ่อค้าประชาชนที่จะเจรจากับกลุ่มผู้ทำการขนส่งทางเรือประสานงานกันให้ได้ความสะดวกเท่าที่จะทำได้โดยเอกชน ดังเช่น (SHIPPERS' COUNCIL) ในประเทศออสเตรเลีย และยุโรป

ค. สร้างองค์การประกอบ เช่น องค์การรับจัดการขนส่งกลาง (CENTRAL FREIGHT FORWARDING ORGANIZATION) เพื่อควบคุมสินค้าเข้า — ออก ในลักษณะการค้าและอำนวยผลป้อนเรือไทยได้โดยทั้งสินค้าจากท่าของตนโดยตรงหรือโดยแลกสินค้า ทั้งนี้จะไม่หมายความว่าจะต้องลงทุนมากมายมหาศาลอะไร ดังบางท่านอาจเข้าใจ ซ้ำยังจะมีผู้รับร่วมงานเสียอีกในตลาดต่าง ๆ ของโลก จนเกือบจะเรียกได้ว่าเป็นการค้าระบบ "จับเสือมือเปล่า" ก็ได้

๒. ในทางการเดินเรือ

ก. ออกกฎหมายทะเล (MARITIME LAWS) ตามระบบสากลนิยม ไม่ใช่เลียนแบบครู แต่ให้เหมาะสมแก่พฤติการณ์ที่จำเป็นแก่ประเทศไทย เพราะต่างประเทศก็มีปัญหาไม่เหมือนกันในเรื่องการผลิต เรื่องการค้า เรื่องคน เรื่องสินเชื่อ และอื่น ๆ ฉะนั้น การออกกฎหมายทั้งทีก็ควรจะให้เหมาะสมแก่ตน ไม่ใช่เหมาะสมแก่ผู้อื่น

ข. ออกกฎหมายวางแนวส่งเสริมพาณิชย์นาวีแห่งชาติ ทั้งเรื่องเรือ เรื่องคน เรื่องประกันภัย และอื่น ๆ ตามแนวที่ควรที่ชอบ สร้างหน่วยงานบริหารขึ้นทั้งฝ่ายพลเรือนและฝ่ายทหารให้ประสานกัน

ค. จัดตั้งศูนย์ให้เช่าและเช่าเรือ (SHIP CHARTERING) เป็นศูนย์ที่สร้างหรือจัดหาเรือมาไว้ให้เช่า ตลอดจนการจัดเช่าเรือในเมื่อจำเป็น เพื่อส่งเสริมพาณิชย์นาวีในทางส่วนรวม ซึ่งจะเป็นวิธีการช่วยเหลือ (SUBSIDY) ดีกว่าโปรยเงินโปรยทองให้รั่วไหลในหลายทาง

ง. ทำในเรื่องรวบรวมจัดตั้งสมาคมเจ้าของเรือไทย (THAI SHIPOWNERS' ASSOCIATION) ขึ้นโดยเร็ว เรื่องนี้ได้เสนอไว้แล้วในการตั้งธรรมนูญของสมาคมในเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ พุทธศักราช ๒๕๐๙

เรื่องเหล่านี้เป็นเรื่องหลักเรื่องหนึ่งของการสร้างโครงการพาณิชย์นาวี ฉะนั้นจึงได้ถือโอกาสแนะให้ทราบ หากยังไม่มีผู้เข้าใจดีเกี่ยวกับชมรมเรือ ปัญหาในเรื่องเงินส่วนลดซึ่งเป็นปัญหาใหญ่ไม่แน่ว่าจะเชื่อตามพ่อค้าได้ว่าเป็นของตน หรือเชื่อตามชมรมเรือว่ายังเป็นของเขาอยู่จนกว่าจะให้พ่อค้า เมื่อเป็นเช่นนี้จึงได้เสนอให้เห็นการกระทำอย่างหนึ่งซึ่งจะนำมาถึงผลที่เป็นการตอบโต้ และจะลบล้างไม่ได้ง่ายนัก เพราะอันที่จริงแล้วการที่จะควบคุมหรือจัดการอะไรกับการค้าก็ไม่ควรทิ้งหลักเดิมให้เป็นไปตามลักษณะของตลาดแข่งขันอย่างเสรี ปัญหาที่เกิดขึ้นนั้นหมายถึงไม่มีผู้หนึ่งผู้ใดได้ไปทำลายล้างระบบเสรีเข้า และพยายามนำเอาระบบผูกขาดเข้ามาใช้แทนที่

ปัญหาเกี่ยวกับการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติอีกข้อหนึ่งที่ไม่ควรจะละเว้นที่จะกล่าว แต่ก็เป็นเรื่องที่เห็นว่ารัฐบาลได้สนใจอยู่มากแล้ว แต่อย่างไรก็ดี ในทัศนะของผู้ที่สนใจเรื่องการเดินเรือ ก็ควรจะนำขึ้นมาสู่ความสังเกตของท่านผู้ทรงอำนาจที่จะวินิจฉัยบางประการ เพื่อให้แน่ใจว่าทัศนะที่จะวินิจฉัยนั้นได้มีส่วนความนึกคิดของทางฝ่ายผู้อำนวยบริการขนส่งทางทะเลด้วย นี่คือการพัฒนาการและขยายท่าเรือของประเทศ เรื่องนี้ไม่จำเป็นต้องกล่าวมากมายนัก เพราะในรายงานของกลุ่มผู้ชำนาญในปัญหาการ

เดินเรือและอัตราค่าระวางขององค์การส่งเสริมเศรษฐกิจแห่งเอเซียและตะวันออกไกลของสหประชาชาติ เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๐๘ ก็ได้กล่าวไว้มากแล้ว แต่ปรากฏการณ์หลังจากนั้นได้มีอยู่ว่า การเพิ่มอัตราค่าระวางของบรรดาสายการเดินเรือต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นสายการเดินเรือระหว่างเอเซียกับยุโรป เอเซียกับอเมริกา หรือระหว่างเอเซียทางเหนือและทางใต้ก็ตาม ได้เพิ่มพูนขึ้นเรื่อย ๆ มา และเหตุผลส่วนใหญ่ที่อ้างถึงคือความไม่สะดวกแห่งท่าเรือ การขาดเครื่องขนถ่ายเพื่อตัดเวลา การรอช้าที่จะเทียบท่าเป็นเหตุให้ค่าใช้จ่ายของเรือแต่ละลำเพิ่มขึ้นเป็นอันมาก และเมื่อคำนึงถึงว่าเรือเดินสมุทรมีค่าใช้จ่ายสูงแล้วก็เป็นเรื่องที่น่าเห็นใจอยู่ โดยเฉพาะสำหรับท่าเรือในทางเขตเอเซียตะวันออกเฉียงใต้นี้ดูเหมือนเกือบจะทุกท่าเรือ เว้นเสียแต่ฮ่องกงและสิงคโปร์เท่านั้น ต่างปรากฏแออัดและไม่สะดวกไปด้วยกันทั้งสิ้น และดูเหมือนว่าอุปสรรคของท่าเรือนี้จะไปกระทบกระเทือนเป็นเครื่องเหนี่ยวรั้งไม่ให้การร่วมลงทุนของต่างประเทศได้มาลงทุนโดยสะดวกอีกด้วย ฉะนั้นการขยายท่าเรือของประเทศจึงเป็นเรื่องที่จำเป็นแต่การที่จะขยาย ณ ที่อย่างใดนั้นเป็นปัญหาใหญ่ ซึ่งหากลงทุนผิดพลาดไปผลอาจไม่ได้คุ้มค่า และปัญหาจะซ้ำรอยภายหลังเช่นเรื่องการท่าเรือในลำแม่น้ำเหล่านี้เป็นต้น ย่อมออกจะเป็นเรื่องที่น่าคิดอยู่มาก

การสร้างท่าเรือนั้น เท่าที่ได้สังเกตดูรู้สึกว่าความสำคัญของผู้วินิจฉัยมองไปในแง่ของการต่อต้านความท้าทายของฟ้าดิน ขจัดปัดเป่าอุปสรรคแห่งดินฟ้าอากาศ ดูเพียงสถานที่เหมาะที่จะเป็นที่จอดเรือและที่ขนถ่าย มองถึงความสำคัญของสินค้าของประเทศที่จะจำหน่ายจ่ายออกไป เพื่อนำเงินตราต่างสกุลเข้ามารักษาดุลยแห่งการชดใช้แต่เท่านี้สำหรับประเทศอาจเป็นเรื่องที่ดีงามแล้ว แต่สำหรับผู้บริหารธุรกิจการเดินเรือเป็นอีกเรื่องหนึ่ง ผู้อำนวยธุรกิจการเดินเรือจะนำเรือเข้าสู่ท่าโดยคำนึงถึงสินค้าขนออกแต่อย่างเดียวนั้นย่อมเป็นไปไม่ได้ เพราะค่าใช้จ่ายของเรือสูงเมื่อเทียบกับค่าใช้จ่ายของสื่อการขนส่งอื่นเว้นทางอากาศ ฉะนั้น ผู้นำเรือเข้าท่าใดจะต้องคำนึงถึงสินค้าทั้งที่จะบรรทุกใส่เรือและทั้งที่จะระบายลงจากเรือด้วย ท่าเรือที่จะเจริญได้มากมายจะต้องมีทั้ง

การรับและการส่งจะเป็นสินค้าของตนเองหรือสินค้าถ่ายลำ (TRANSHIPMENT CARGO) หรือจะเป็นสินค้าอาศัยท่า (TRANSIT CARGO) เมื่อเป็นเช่นนี้จึงเห็นได้ว่าเรื่องของท่าเรือนั้นไม่ได้อยู่เพียงภูมิภาคที่ตั้งแต่อยู่ที่เมืองหลังท่าเรือนั้น ความสะดวกของการขนส่งต่อไป เพราะความถูกแพงของค่าแห่งการนำสินค้าส่งต่อซึ่งล้วนเป็นเรื่องที่จะบวกต้นทุนสำหรับสินค้าขาออกที่จะไปแข่งขันในตลาดต่างประเทศ และเพิ่มพูลราคาของสินค้าที่จะเข้ามาภายในเป็นการผลักดันระดับอัตราค่าครองชีพของประชากรให้สูงหรือต่ำลงได้โดยพฤตินัย โดยเหตุนี้เองในเมื่อการสร้างขยับขยายท่าเรือเป็นเรื่องที่ต้องพิจารณาอย่างรอบคอบ ทั้งในปัญหาการขยับขยายการสร้างสมรรถภาพโดยเพิ่มพูนเครื่องผ่อนแรงงานในการขนถ่ายและบรรทุกเหล่านี้ จึงอาจเป็นเรื่องที่ต้องกินเวลานาน ต้องวิเคราะห์วิจัยโดยถ่องแท้ แต่เรื่องของการค้าเป็นเรื่องด่วนขยายตัวฉับพลันยิ่งในเมื่อโลกยังมีประเทศที่ต้องการอาหารอีกมาก ประชากรของโลกยังเพิ่มจำนวนอย่างไม่หยุดยั้ง ประเทศที่ด้อยพัฒนาก็เริ่มพัฒนาประเทศที่ยังล้าหลังก็กำลังรีบก้าวหน้า ทุกส่วนเหล่านี้เป็นเรื่องเพิ่มพูนสินค้าของโลกและเพิ่มพูนสินค้าของไทย ทั้งเข้าและออกเป็นปริมาณได้นับเท่า ๆ ตัวในระยะเวลาอันสั้น เมื่อเปรียบเทียบกับความชะงักงันในอดีต การแก้ไขในเรื่องของเรือนั้นก่อนที่จะพิจารณาเรื่องของการขยับขยายท่าเรือ ก็ควรจะนึกคิดถึงการรื้อฟื้นและการสร้างขึ้นใหม่สำหรับสถานที่จอดเรือ (ANCHORAGE) เพื่อระบายสินค้าและรับสินค้าบางประการ ณ ที่ ๆ เหมาะสมโดยลงทุนแต่น้อย เช่นสร้างสถานตรวจคนเข้าเมือง สถานตรวจภาษี สถานที่รักษาความสงบ และสถานที่จอดพักสำหรับเรือลำเลียงในบางโอกาสเท่านั้นก็คงจะเพียงพอ แต่ทั้งนี้ขอเพียงเสนอเป็นเรื่องที่น่าคิด ประกอบกับการพัฒนาการพาณิชย์นาวีของชาติส่วนหนึ่ง โดยที่จะเป็นการเพิ่มพูนการถ่ายเทสินค้ามากขึ้น และเป็นธุรกิจป้อนให้แก่เรือแห่งพาณิชย์นาวีไทยมากขึ้นเช่นกันในอนาคต โดยไม่กระทบกระเทือนผู้ดำเนินงานการขนส่งทางทะเลอยู่แล้วมากนัก และการสร้างท่าเรือก็ย่อมมีนัยเดียวกันกับการสร้างตลาดค้าขาย เพราะจะต้องอาศัยผู้ใช้ส่วนใหญ่ซึ่งประกอบด้วย

ผู้ซื้อและผู้ขายนิยม จึงก่อความเจริญและยั่งยืนสืบต่อไปได้ และในหลายกรณีความนิยมนั้นอาจไม่ต้องตรงกับเหตุผลหรือเจตนาของผู้จัดตั้งตลาดก็เป็นได้

ต่อจากเรื่องที่กล่าวแล้วในบทแรกก็เป็นเรื่องของการขนส่งทางทะเลมากกว่าเรื่องของพาณิชย์นาวีโดยตรงและต่อมาก็เรื่องของความสำเร็จในปีที่แล้วของอุตสาหกิจการสร้างเรืออันเป็นปัจจัยสำคัญและรากฐานทางพาณิชย์นาวีของโลก เป็นเงาส่องของพฤติการณ์ในอดีตต่าง ๆ กับคำทำนายของก้าวแห่งอนาคต ฉะนั้น การที่ได้ปรากฏเรื่องของการที่สร้างขึ้นเป็นเรือยนต์หรือเรือกลไฟ ก็เพื่อจะให้เห็นถึงความนิยมของแต่ละชนิด แต่ก็ไม่ได้กล่าวให้ละเอียดมากนักถึงแม้จะมีข้อความอีกหลายประการ ผู้ซึ่งเสนอทราบแต่ไม่ได้บันทึกลงไปเป็นลายลักษณ์อักษรเพราะเห็นว่าไม่จำเป็น การแสดงตัวเลขให้เห็นว่าประเทศใดสร้างเรือยนต์เท่าใด เรือกลไฟเท่าใดก็ได้แจ้งไว้ให้ทราบ แต่ไม่ได้ระบุถึงชนิดของเรือเพราะมีหลายอย่างหลายชนิด หากจะแยกรายการลงไปก็คงเกินความจำเป็นแก่พาณิชย์นาวีของประเทศไทย คงจำกัดความสนใจอยู่ในเรือขนสินค้าทั่ว ๆ ไป และจะแยกก็เพียงการค้าข้ามสมุทรและการค้าชายฝั่งเท่านั้น

ต่อจากนั้นได้ระบุให้ทราบถึงนามของบริษัทต่าง ๆ ที่ได้สร้างเรือขายในตลาดโลกในปี ๒๕๐๘ สำเร็จลงได้ บริษัทเหล่านี้เป็นบริษัทชั้นนำของแต่ละประเทศอาจสามารถเรียกติดต่อเป็นหลักฐานได้เป็นอย่างดี ต่อจากนั้นก็ได้เสนอชื่อเครื่องจักรต่าง ๆ ของบริษัทที่นิยมใช้ของโลกเอาเฉพาะเครื่องยนต์ เพราะรู้สึกว่าจะเป็นเรื่องที่น่าสนใจมากที่สุด และจะเป็นหลักในการเลือกใช้ หากประเทศเราจะได้หันไปสู่การสร้างพาณิชย์นาวีเพิ่มเติม นอกจากนี้ยังได้นำเรื่องไปสู่ถึงการรวมตัวของผู้ต่อเรือและบริษัทต่อเรือต่าง ๆ ในญี่ปุ่นซึ่งเป็นผู้นำ และในปัจจุบันทางอังกฤษก็ดี และยุโรปก็ดี กำลังเลียนแบบรวมกำลัง (CONSORTIUM) ที่จะสามารถสร้างโครงงานเป็นสัดส่วน เพื่อให้อุตสาหกิจการต่อเรือของตนได้แข่งขันในโลกต่อไปได้ เพราะรู้สึกว่าระยะนี้เป็นระยะที่ไม่ว่าชาติใหญ่หรือเล็กกำลังหันเข้าไปสู่การสร้างและการขยายตัวในทางพาณิชย์นาวี เรียกร้องสิทธิ์และสัดส่วนที่ตนมีและควรได้รับพื้นทะเลที่เป็นกลาง

ต่อจากนั้นแล้วก็ได้นำเรื่องเข้าสู่ปัญหาที่ประสบกันอยู่อย่างร้ายแรง โดยเฉพาะในประเทศที่มีอำนาจในทางพาณิชย์นาวี หรืออีกนัยหนึ่งก็คือประเทศอุตสาหกรรม ปัญหาใหญ่คือการทรงไว้ซึ่งอำนาจของฝ่ายทหารและยังคงรักษาอำนาจอยู่ และในระยะแห่งการรวมตัวของฝ่ายแรงงานเป็นกลุ่มเป็นก้อน เกิดมีอำนาจขึ้นทัดเทียมด้วยการเมืองด้วยกันทั้งสองฝ่าย และทำให้สภาพทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอุตสาหกิจการสร้างเรือและเดินเรือกลายเป็นเรื่องของการประสานงานระหว่างคชสารใหญ่สองเชือกคือทุนและแรงงานไม่ใช่ทางประสานกันเพื่อร่วมกัน นำเอาธรรมชาติซึ่งเป็นทรัพยากรใหญ่มาใช้อย่างแท้จริง ซึ่งผู้เสนอมีความเห็นว่า การที่เป็นเช่นนี้เป็นความผิดและความบกพร่องของมหาประเทศในอดีต ซึ่งเราไม่ควรจะเลียนแบบและอาจขจัดออกไปได้เป็นอย่างดีในทางแรงงาน โดยรัฐบาลเป็นฝ่ายกลางไม่เข้าข้างฝ่ายใด รักษาผลประโยชน์ทั้งสองฝ่าย ทางฝ่ายทุนช่วยเพื่อตัดโสหุ้ยและให้โอกาสแก่กำไรพอควร ฝ่ายแรงงานจะต้องให้ผลตอบแทนที่เหมาะสมเทียบตามมาตรฐานการครองชีพ และอำนวยสวัสดิการที่สมควรต่อฐานานุรูป การกระทำเช่นนี้ก็น่าจะทำได้หากฝ่ายราชการทั้งทหาร พลเรือนร่วมมืออย่างจริงใจ และทางฝ่ายการเมืองไม่ใช้ส่วนใดส่วนหนึ่งเป็นประโยชน์ของตน ในการเยินยอหรือการรับรองอย่างมากมาย ทุกแห่งในโลกจะเห็นได้ว่าไม่ว่าประเทศที่มองคล้ายกับทุนกำลังหันเข้าหาลักษณะทางสังคม และส่วนที่เรียกตนว่าสังคมก็ต้องหันเข้าหาทุน แต่พฤติการณ์แห่งนโยบาย NEW DEAL ก็ตาม NEW FRONTIER ก็ตาม หรือ GREAT SOCIETY ก็ตาม เป็นเรื่องของการสังวรในสังคมนิยมทั้งสิ้น นอกจากนี้ ถ้าจะมองในประเทศอังกฤษ ซึ่งรัฐบาลปัจจุบันเลือกขึ้นมาโดยฝ่ายแรงงาน (LABOUR) แต่ในการขจัดปัญหาในทางเศรษฐกิจเมื่อเร็ว ๆ นี้ได้มีการห้ามการขึ้นราคาสินค้า ห้ามการขึ้นค่าจ้าง ห้ามการเคลื่อนไหวอย่างมากมายของฝ่ายทุนในระยะเวลาหนึ่ง เรื่องผลประโยชน์แห่งการแก้ไขค่าแห่งเงินตราที่กลับตรงกันข้ามในลักษณะที่ขัดต่ออุดมการณ์ของความช่วยเหลือฝ่ายแรงงาน แม้แต่การขจัดการนัดหยุดงาน ซึ่งเป็นที่ขัดใจกลุ่มเหล่าแรงงาน

ด้วยกัน ซึ่งเหล่านี้ได้นำขึ้นมาเป็นเพียงตัวอย่างให้เห็นว่า ไม่มีใครผิด ไม่มีใครถูก โดยเฉพาะ แต่หากมีผิดก็ผิดด้วยกันทั้งคู่ จึงควรไม่ให้เกิดมีขึ้น

ต่อจากเรื่องนี้แล้วก็ได้นำเรื่องเกี่ยวกับการสร้างตัวของประเทศที่ใหญ่และเรา ไม่ใคร่จะนึกถึงของประเทศที่มีอุปสรรคและสาเหตุที่ต้องทำไปในลักษณะที่เป็นอยู่ตลอด จนบางประเทศที่พยายามสร้างตัวเหนืออุปสรรคธรรมชาติ เมื่อเสร็จเรื่องนั้นแล้วจึงได้ กล่าวถึงความร่วมมือกันในกลุ่มเหล่านี้ เป็นที่คาดได้ว่าในอนาคตอาจเป็นวิธีการที่จะนำ เข้ามาเพื่อแทนที่กลุ่มเรือทางฝ่ายทุนเอกชน แต่เป็นกลุ่มของชาติที่มีผลประโยชน์คล้าย คลึงกัน ระมัดระวังผลประโยชน์ของการร่วมกัน ระหว่างกัน ซึ่งมีท่านผู้รู้ในทางเรือ กล่าวว่า การรวมตัวในทางเดินเรือของชาติ จะเป็นวิธีการที่จะมาแทนการรวมตัวของ การเดินเรือระหว่างผู้ที่แสวงผลประโยชน์ในทางการค้าขายเท่านั้น ทั้งนี้ผู้เสนอขอเรียน ย้ำว่าความคิดเห็นที่เสนอทั้งหมดนี้ ไม่ใช่เพื่อการเผชิญหน้าระหว่างกลุ่มไม่ว่าอย่างใดก็ ดี แต่เป็นเรื่องของปรากฏการณ์ที่เรียกร้องสิทธิอันควร ในฐานะประเทศชาติที่มีกำลัง มีอธิปไตย และมีหน้าที่ที่จะนำความเจริญ ความสมบูรณ์พูนสุข ไม่เพียงแต่ในทาง อุดมคติ แต่ในทางเป็นผู้หาชีวิตอย่างจริงจังมาสู่ประชาชาติของตน

สร้างเสร็จเมื่อ ๓๑ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๐๙

พิมพ์ที่ กรุงเทพการพิมพ์ 140 ถนนดินสอ พระนคร โทร. 24790
นายจำลอง จิระสานต์ ผู้พิมพ์ผู้โฆษณา 19/9/11